MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTIK

A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP TÁMOGATÁSÁVAL

1939. 10. sz. OKTÓBER HÓ

ÁRA 50 FILLÉR



JÖN A VIHAR

Szerkesztőségünk és kiadóhivatalunk uj cime:

Budapest, VIII., Üllői-ut 12. félemelet 3. Telefon: 137-108

II. ÉVF. 10. SZÁM 1939. OKTÓBER

MAGYAR SZÁRNYAK

MEGJELENIK HAVONTA EGYSZER. – SZERKESZTŐSÉG ÉS KIADÓHIVATAL: BUDAPEST, VIII., ÜLLŐI-UT 12. SZÁM. TELEFON: 137-108. ELŐFIZETÉSI ÁRA: EGY ÉVRE 10.– PENGŐ, TANULÓKNAK, REPÜLŐEGYESÜLETI TAGOKNAK 6.– PENGŐ, – VÁLLALATOKNAK, JOGI SZEMÉLYEKNEK ÉVI 40.– PENGŐ. POSTATAKARÉKPÉNZTÁRI CSEKK-SZÁMLA SZÁM: 29,830

AVIATIKAI FOLYÓIRAT
ORGANE MENSUELE ILLUSTRÉ DE L'AVIATION
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN

ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT

TARTALOM:



SOMMAIRE:

VIHARFELHŐK

tornyosulnak Európa egén és egész világok állnak szemben egymással. A kultúrvilág a mult háborúinál is sokkal nagyobb leszámolásra készül. Nem diplomaták síma és titokzatos mosolya kisérti és remegteti immár a világ nyugalmát és békéjét, hanem a fegyverek ereje rémíti és ijeszti.

Európa rémült arcán megfagyott a nagyvárosok önfeledt mosolya, a szántóföldek békéje és a levegő végtelen csendje. Bombák robbannak itt is, ott is és ahol eddig kacagva zajlott az élet, ahol boldogan építették a jövőt, most zűrzavaros harci készülődés, homokzsákos torlasz és a megnémult elsötétítés riaszt.

Csak a történelmi Magyarország magyarjai nyugodtak. A Kárpátok övezte városokból hiányzanak a homokzsákok, az elsötétítés rémei, az eget figyelő és fürkésző tétova tekintetek: a magyar városokban — Istennek hála! — rend és béke, kacaj és világosság van. Napfény derűje a szívekben és napsugár a lelkekben. Derű és fény, mosoly és boldogság, mert van bennünk magabízás a kiállásra, hogy a recsegő-ropogó világ közepén, történelmi elhivatottságunk helyén szilárdan álljunk. És ebben van erőnk is! Erőnk, amely vigyázva őrködik a Kárpátok bércein, gyermekeink álmán, rónáink szelídségén és nem utolsó sorban a magyar levegő tisztaságán. Mert mi tagadás: a földi rendhez hasonlóan a harmadik dimenzió nyugalma is fontos. Hiszen nem véletlen és nem megszokottság, hogy mindig felfelé figyelünk és onnan várjuk a biztatást, a megnyugvást, a jót.

A magyar levegőtenger ilyen nagy jóban hömpölyög. Kék azúrján nincs fekete felhő. A Légierők dübörgő gépei a béke őrei, a Karakánok, a Nemerék merész siklása, nyugalmas lebegése pedig ennek a békének bizonysága.

A mi harciságunk a nyugalom harca!

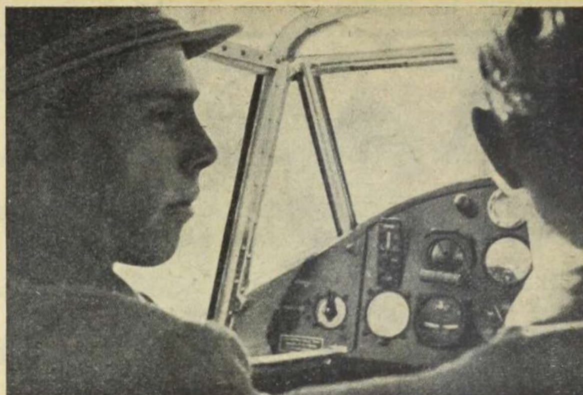
Adja Isten, hogy sohase legyen másként!

SZEMLÉN

A MAGYAR AERO SZÖVETSÉG KIKÉPZŐ TÁBORAIBAN

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap anyagi támogatása mellett nagyszerűen halad ifjúságunk repülő előképzése

— **JÁNOSY ISTVÁN** beszámolója — (2)



Jancsó Endre a Klemm kormányánál.

A *Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap* HA-NAB jelű négyüléses Klemm gépével rándultunk le a pécsi kiképzőkerethez s onnan repültünk a debreceni táborba. A gép pilótája *Jancsó Endre,* az Aero Szövetség motoros kiképzésének műszaki vezetője s velünk jött *Bollmann Béla,* a Műegyetem egyik pilótája is. Reggel 8 órakor indultunk a budaörsi repülőtérről s 1 óra 20 perc alatt értük el a pécsi repülőteret. A 4 üléses Klemm nagyszerűen viselkedett, a repülés pedig a lehető legkellemesebb volt, annál is inkább, mert a rendelkezések szerinti állandó 500 méter alatti repülés változatossá és érdekessé tette a 160 km-es átlagos órasebességgel berepült utat.

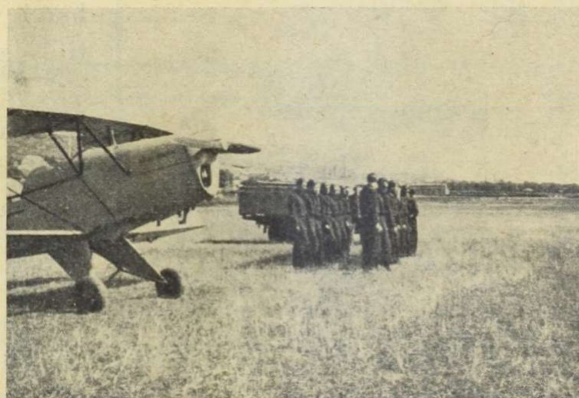
PÉCS.

A pécsi keretnél is 20 növendéket képeztek ki. Már valamennyi egyedülrepülő s ezek közül 10 már minden feladatrepülést is elvégzett. A kiképzés itt is, mint valamennyi kiképzőkeretnél 3 Bücker-Jungmann géppel folyik, ezenkívül egy segélygépkocsi áll a megfelelő felszereléssel rendelkezésre. A növendékeket a Szent Mór kollégiumban helyezték el, ahol a legkényelmesebb életet élik. Főoktatójuk *Reiber Antal,* segédoktatók *Kovács Elek dr.* és *Varga Gyula* A keret főszerelője *Topál József.* A napi munkarend a következő: 1/2 5 órakor ébresztő, 5 órakor start, egészen 7 óráig, amikor a reggelit fogyasztják el a növendékek. Reggeli után délig repülés, ebéd után 1/2 4-ig kötelező pihenés. 4 órától repülés egészen sötétedésig. 1/2 8 órakor a Szent Mór kollégiumban vacsora s 9 órakor takarodó, lefekvés. A repülésre alkalmatlan időben nyernek a növendékek elméleti kiképzést s ezt a kiváló oktatói gárda a lehető leglelkiismeretesebben látja el. A táborban példás rend, nagyszerű fegyelem s ami a legörvendetesebb, az oktatók véleménye a lehető legjobb a növendékekről, mint pilótaanyagról. Tehetségesek, bátrak, de azért a kellő óvatosság sem hiányzik a fiúkból.

Lázasan készülnek a vizsgára s mire olvasóink kezeihez kerül lapunk októberi száma, a növendékek már túlestek a vizsgákon s a tervbevett bemutató repüléseken is.



A PÉCSI KIKÉPZŐ KERET



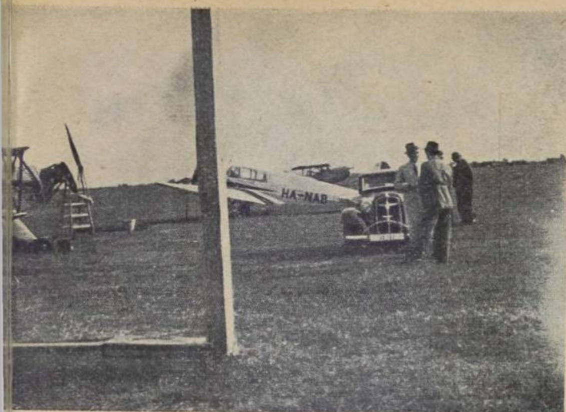
Jánosy István felvételei.



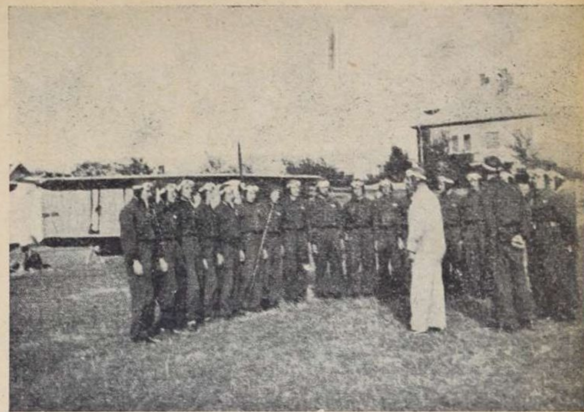
Baloldali kép: *Jelentés és eligazítás. A gépek és a segélygépkocsi a reggeli start előtt.* Középső kép: *A pécsi keret növendékei Vargha Gyula s. oktatóval (X) a Klemm előtt.*

Jobboldali kép: *A pécsi keret növendékei a reggeli ébresztő után rendgyakorlatokat végeznek. A legtökéletesebb fegyelem jellemzi a pécsi tábort, éppen úgy, mint valamennyi kiképzőkeretét.*

DEBRECENI KIKÉPZŐ KERET









Dr. Hepper Károly főoktató.

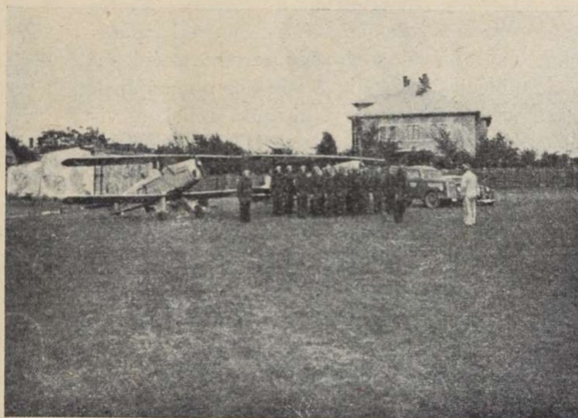


Bal felső kép: *Dr. Hepper Károly, Jancsó Endrével beszélget.*

Bal alsó kép: *A keret növendékei díszlépése.*

Jobb felső kép: *A főoktató előadást tart a keret növendékeinek.*

Jobb alsó kép: *Motorkarbantartási munkák a debreceni repülőtéren.*



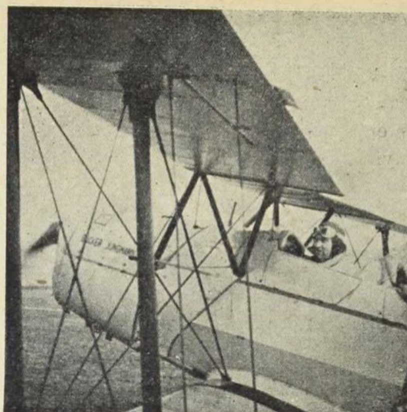
Eligazítás a reggeli start előtt.

DEBRECEN.

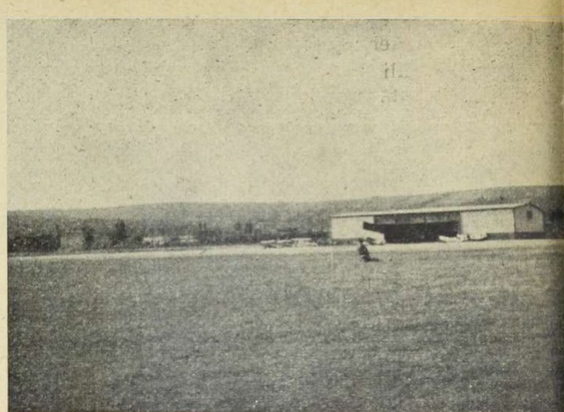
Pécsről Debrecenbe repültünk a HA-NAB-bal s jó hátszél segítségével 1 óra 40 perc alatt elértük a kálvinista Rómát. 20 növendék már itt is egyedülrepülő s valamennyien elvégezték az elsőfokú kiképzést. Elhelyezésükről a város gondoskodott olyképpen, hogy egy 3 szobás összkomfortos lakást vett ki számukra, ahol a legnagyobb kényelemben töltik el a fiúk repülésen kívüli idejüket. Az itteni munkarend is alig tér el a többi keretétől. 4 órakor ébresztő, 4 óra 40 perckor gépkitolás, utána kihallgatás és eligazítás, s azután 8 óráig reggeli repülés. 8—9-ig gépápolás, 9—10-ig motortan, elméleti előadás, 10—12-ig rendgyakorlatot végeznek a növendékek. 1 órakor ebéd, s utána 4 órától egészen sötétig repülés. 8 órakor vacsora, s 9 órakor takarodó, lefekvés. A keret főoktatója *dr. Hepper Károly,* segédoktatók *Petres István* és *Orbán József.* Főszerelő *Nagy Árpád.* A debreceni keret arról nevezetes, hogy ammenyiben lehetséges, itt még nagyobb fegyelem és katonás rend uralkodik, mint a többi keretnél. Főoktatójuk kiváló pedagógiai érzékkel vezeti a növendékek gyakorlati és elméleti kiképzését s az meg is látszik az eredményeken. A 3 Bücker és a segélygépkocsi állandó munkában van s az oktatók pillanatnyira sem pihennek a cél érdekében. A növendékanyag elsőrendű, fegyelmezett, a példás rendet nem szigorral, hanem a legnagyobb önfegyelmezéssel tartják fenn.



A BSE kiképzőkeret növendékeinek csoportja.



Majoros János főoktató ellenőrző repüléseket végez.



A budapesti keret gépparkja sporthangár előtt.

BUDAPEST.

Budapesten a közforgalmi repülőtéren három kiképzőkeret végez szorgalmas és eredményes munkát.

A Műegyetemi Sportrepülő Egylet húsz növendékét nagyszerű oktatógárda képezte ki. Főoktató *Vadas László.* Felelősségteljes munkájában *Takácsy Tibor, Jancsó Endre, Dezsőfy János, Szokolay András* és *Hild Károly* oktatók osztoznak. A keret intézője *Varga Ferenc,* aki a legnagyobb gonddal végezte munkáját. Főszerelő *Tóth Gyula,* segédszerelő *Gyulay Béla.* A növendékek valamennyien megfeleltek a követelményeknek és az oktatók a legnagyobb elismeréssel nyilatkoztak tanítványaikról. Rend, fegyelem és szorgalom jellemzi a tábort.

A »Budapest« Sport Egyesület repülőosztálya 19 növendéket képezett ki, *Majoros János* főoktató vezetésével. Munkájában *Nagy Ferenc, Rakittay Dezső, Kőszegi Gyula, gróf Orsich Nándor* és *Csillag Géza* oktatók segédkeztek. A tábor intézője *Klementisz László,* főszerelő *Horváth Lajos,* segédszerelő *Liszy István.* Itt is valamennyi növendékről megelégedéssel beszélnek az oktatók. Nem csalódtak a rájuk bízott ifjúságban. Fegyelmezettek, rendszeretők s minden bizonnyal jó repülőkké válnak.

A BSzKRt Sportrepülők keretéhez is 19 növendék tartozik. Főoktatójuk *Kovács Sándor* kiváló sportrepülőnk. *Bánhidy Antal, Stifter János, Steff Tibor, Reiber János* és *Pintér Jenő* pedig tevékenyen járulnak hozzá a főoktató munkájához. Intéző *dr. Szilágyi Andor,* főszerelő *Csataky Lajos,* segédszerelő *Henschmidt István.*

A Beszkárt keret pilóanyaga is kiváló s ha a nagyszerű oktatói gárda névsorát nézzük, a kiképzésről nem kell bővebben beszámolnunk. A keret szelleme kitünő, tudása jó, a fegyelem mintaszerű.

Mindhárom keretnél hajnali 4 órakor ébresztő s a napi beosztás az idő függvényeként elméleti és gyakorlati kiképzésből áll. A műegyetemiek Budaörs községben, a BSE növendékei a székesfőváros Kamaraerdő-i szeretetházában, a Beszkárt keret pedig saját sátortáborában nyert elhelyezést.

*

A két rövid beszámoló keretén belül röviden ismertettük a *Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap* anyagi alátámasztásával szervezett aeroszövetségi repülőelőképzés alig 3 hónapos munkájának eredményeit. Ugy hisszük, sehol a világon ennyi idő alatt, ilyen eredményt elérni nem tudtak volna. Mire olvasóink kezébe kerül lapunk, már 130 egyedülrepülő növendéket ölelt magába a magyar repülők családja, hogy ott tudásukat továbbfejlesztve, ha kell csatasorba állva, védjék a magyar határokat.

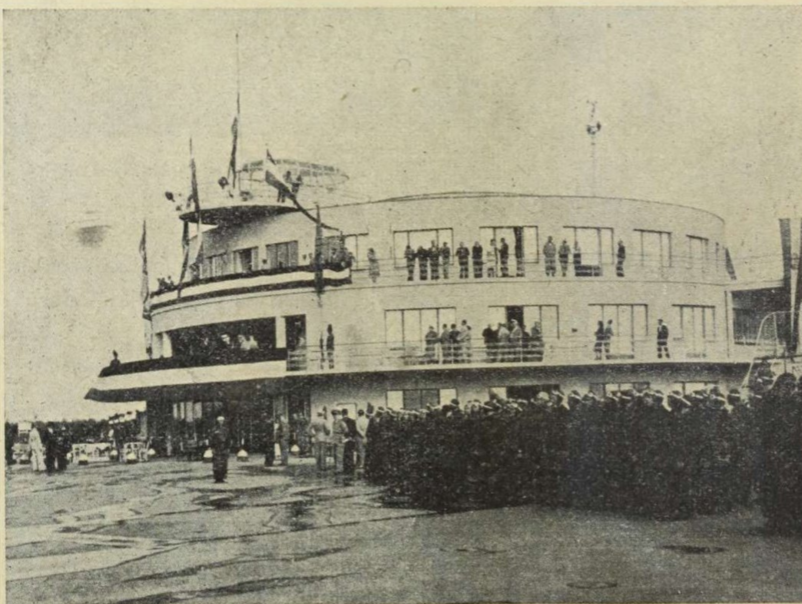
*

Az elmult évben, amikor főméltóságú Kormányzó Urunk 70. születésnapja alkalmával megengedte, hogy a Repülő Alapot magas személyéről nevezzék el, a társadalom minden rétege megmozdult s hatalmas összeggel járultak a magyar repülés oltárához.

Beszámolóinkból láthatjuk, hogy a befektetett pénz nagyszerűen kamatozik s a magyar repülés, illetve ifjúságunk előképzése olyan lendülettel halad, hogy nyugodt lélekkel nézhetünk repülőutánpótlásaink elébe.

*

Nem mulaszthatjuk el megemlékezni elsősorban *vitéz Laborczfy Rezső* repülő dandárparancsnok, aeroszövetségi társelnök fáradhatatlan szervező munkájáról, aki lerakta az előképzés fundamentumát, *Ember Sándor dr.* országgyűlési kép-

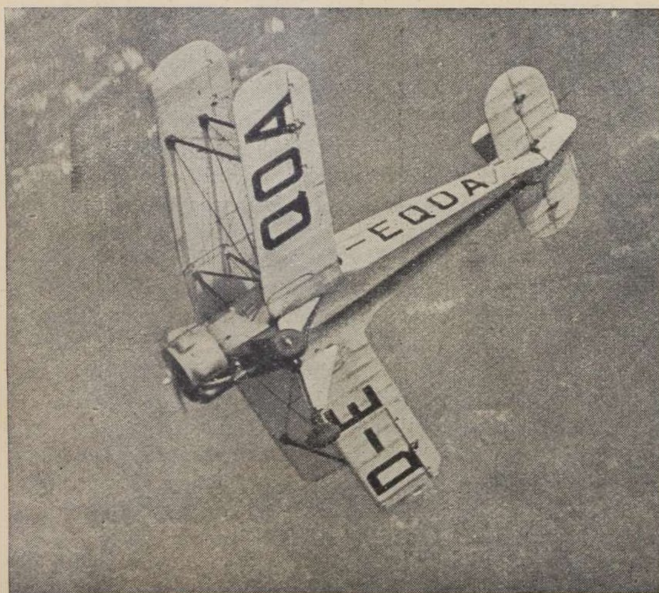


A budapesti kiképzőkeretek v. Horthy István hazaérkezésekor. a közforgalmi repülőtér központi épülete előtt.

viselő aeroszövetségi társelnök nagyszerű tevékenységéről, akiknek a Repülő Alap körüli úttörő munkásságát a magyar repülő társadalom sohasem feledheti el. Mint a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap intéző bizottságának tagja, ma is részt vesz a Repülő Alap ügyeinek vezetésében. *Bereczky László* az Alap főtitkára is a legnagyobb elismerést érdemli, mert fáradságot nem ismerve végzi felelősségteljes munkáját.

A Magyar Aero Szövetség kiváló vezető ége pedig *vitéz Horthy István* miniszteri tanácsos, szövetségi elnök bölcs irányításával, alig felbecsülhető munkát végzett a magyar repülés érdekében *Kara Jenő* alezredes üv. alelnök, *Hültl Hümér* főtitkár, *Czirmay Zoltán* a motorosrepülés felügyelője, *Jancsó Endre* a műszaki ügyek felügyelője és nagyszabású szervezet minden egyes munkás tagja közreműködésével, akik mindnyájan vállvetve dolgoztak a kitűzött cél gyors elérése érdekében.

Az eddig végzett munka jó munka volt, Isten áldása látszik rajta.



Az idei németbirodalmi műrepülő versenyt is egy Bücker Jungmeister géppel nyerték.

RACZKÓ LAJOS: **MAGYAR SZÁRNYAK**

Látástól-vakulásig durrog a budaőrsi repülőtér fölött az ideges, könnyen mozgó Bückerek egyre vágtató rajzása: valamennyien repülnek már a Horthy Miklós Nemzeti Repülőalap fiatal pilótái. Az iskolát voltaképen »kirepülték« már, most nehezebbnél-nehezebb feladatokat repülnek. Kóstolgatják a gyönyörűségeket. Kemény és szívós oktató- és tanulómunka szép eredménye ez a repülőtudás!

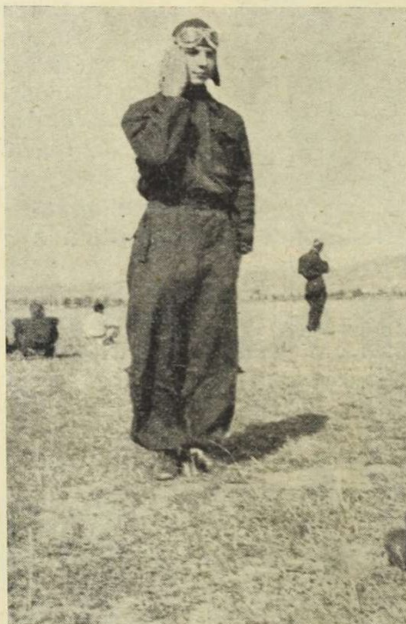
Aki egyszer belekóstolt a repülésbe, örökre szerelmesévé válik és nem tud betelni vele. A mi fiatalságunk Triánontól két évtizedig el volt zárva a levegőtől, csoda-e, ha a Repülőalap felhívására úgy jelentkeztek, mint a negyvennyolcas diákhősök a honvédzászló alá. Az eltiltottak türelmetlensége fűtötte a magyar fiúkat és a magyar sasfiókok messze maguk mögött hagyták sok szabadon fejlődő nagy nemzet fiataljait: a budaőrsi repülőkiképzés során mindeddig nem volt egyetlenegy baleset és nem akadt egyetlen megbüntetendő fegyelmi vétség. Pedig még kerékpározni is néhány plakát árán tanul az ember és a legjobb iskolásgyerek is kiérdemli néha a teljes apai szigort...

*

Pedig nem könnyű mesterség a repülnitanulás annak, aki először akkor ült repülőgépbe, amikor az iskolagépbe bekötötték. Hiába, csak szorongató újdonság, amikor feldördül a teljes gázzal dübörgő motor, süvítő pergéssel fúródik előre a légcsavar és a szinte fecskekönnyű Bücker nekivág a gyepnek, onnan a levegőégnek! Előbb fölemeli a farkát, úgy száguld döcögve, rázva előre, s azután megszűnik a rázás, lebeg a gép, egy pillanatra úgy tetszik, mintha állna, de nem: felemeli az orrát és meredeken húz, emelkedik egyre feljebb. Még szét se nézett igazában a szoktatórepülésre fogott növendék (valljuk meg: olyan mereven, keményen, szinte beragadva ül, mintha karót nyelt volna), máris összefolyik a világ előtte. Megdől, elnyúlik az előbb még vízszintes, csak földjárásnál tágabb, óriásibb horizont, alulról, oldalról nekinyúlik, nekidagad, szinte támadólag a föld s felette összeszűkül, mint a macskaszem pupillája, a levegőég. De csak balról van így, ha jobbfelé pislant, amerről emel a gép dőltében: földet egyet se lát, elsüllyedt a gyep zöldje, a bokrok, fák mély sötétje, nincs sehol az előbb még cukrosdoboznak mutatkozó főépület és egyszerre kecsesen, finoman, szelíden és engedelmesen helyrebillen a világ egyensúlya, a horizont megnyugszik vízszintes fenségességében, alul megnyugtatóan egyenes és vízszintes minden, felül hibátlan búrakupola megint az ég. De csak addig, míg megnyugszik az utas, utána jobbra változik eldőlve a világ, majd megint balra (azt sem tudja már az ember, hogy merre a bal, merre a jobb), azután elhal a motor dübörgő duruzslása, a gép orra a földnek fordul, még fordul is a gép siklásában és egyszerre csak annyira közel jön a föld, hogy szinte minden fűszálat, minden tücsöklyukat éles-tisztán látni rajta és a Bücker megint felfelé ágaskodó helyzetet mutat, de nem vág új útnak, már lehuppant, lezökkent készségesen és mindenttudóan a gyepre, ott fut egyre lassulóan, mint célszalag után az atléta.



Pilóta »avatás«.



Jelentkezés.

Hát a fiúknak igazán csak percek kellettek a megszokáshoz! Százötven, de még kétszáz felszállás is kell ahhoz (kinek mennyi), hogy első egyedülrepülésre startolhasson a pilótanövendék, ezek között meg olyan nagyszerű fiúk vannak, hogy némelyiket 55—60 felszállás után útnakengedhették. Pedig hihetetlenül sok új, ismeretlen és eddig nem érzékelhető dologgal kellett megismerkedniök:



Oktatás.

Elsőbb magával a repülőgéppel és a legelemibb kormányzó-tudnivalókkal. Azzal, hogy mindaddig, míg egyesegyedül nem mehetnek feladatra, iskolaköröket kell repülniök. Azzal, hogy az ágaskodó bot előttük a magassági kormány: ha maguk felé húzzák, emelkedik, ha maguktól tolják, süllyed a gép. De ebben a botban van a fordulók kecses, enyhe, vagy merész dőlése is: ha balra tolják: balra; ha jobbra tolják az alapállástól: jobbra dől a gép, a bot így csűrőkormány, a szárnyak végén le- vagy felhajtó csűrőfelületet mozgatják. A lábkormány pedig az oldalkormány, arra jó, hogy a gép orrát jobbra vagy balra elmozdítsa. De ez csak az ábécé, mindjárt magasabb tudománnyá válik, mihelyt az oktató elmagyarázza és mutatja, hogy a kormányoknak hogyan kell harmónikusan együttdolgozniok, hogy a műveletből megszülessen egy szép, síma, szabályos, kilencvenfokos forduló.

Ez még mind nem elég. Tudni kell a repülőközlekedés és az iskolakörgyártás szabályait. Először is »egyirányú« a közlekedés, a repülőtér felett csak balra szabad körözni. A két zászló közül kell a fehér tárcsa szabad jelére startolni, leszálláskor pedig a nyílalakú leszállóhelyet balra hagyva, kell a jel vonalában leszállni. Ha már csellengene ott egy másik gép, akkor attól jobbra. Az iskolakörről meg kiderül, hogy szabályos téglalap a szentem, van két hosszabb s két kurtább oldala. A start oldala az első hosszú, ezt teljes gázzal, emelkedve kell megrepülni, a végén emelkedve kell fordulni a rövid oldalnak. Igy, apránként szokik bele a növendék a teljesgázas emelkedőfordulóba, a síma fordulóba, a kevesebbgázas utazórepülésbe, fordulójába s végül a gáztalan siklórepülésbe fordulóval, vagy egyenesen és a legnehezebbe: a jó leszállásba.

Hát ez az, ami nehezen sikerül úgy, amint az ember szeretné. (Hiszen még a villamos sem áll meg egyésugyanott a megállónál.) Hol a leszállóhely előtt, hol meg rajta jóval túl ér földet a

Bücker, s azt is hogyan? Ha kurta volt a leszállás, a következő kör végén nyujtani akarja a koma, elnyúlik hát majd a repülőtér közepéig. Ha meg ez megy már valahogyan, akkor azzal van baj a leszállásnál, hogy megy a koma a jó célba, de nagyon neki a földnek. Tudja, hogy »három pontra« kell leszállni, úgy, hogy a két első kerék és a farokkerék egyszerre érjen földet. Felrántja hát földközelben a gépet, lekoccannak a kerekek, de felpattan még a Bücker egy pótugrásra a szuflatöbblettel, csak aztán ül a földre engedelmesen. Hát ez se jó!

De ha aztán mindez tűrhetően megy, elbocsátják a növendéket az első egyedülrepülésre. Vigyázzba merevedik a fiú, tiszteleg a parancsvétel után, »lelép«, s neki a gépnek! Sápadt no, nincs ezen tagadnivaló. De több benne a büszkeség szinehagyása, mint a szurkolásé, hogy még baj is lehet. Hiszen az az igazi repülés, amikor az ember egymaga parancsol a Bückernek!

— No, egy Bückerrel kevesebbünk lesz — mondják a drukkoló növendéktársak a start után és végigdrukkolják a nekivágó társ első légi túját. Fordulnak s meredt nyakkal figyelik a gép útját. Utközben soha nincs baj, hiszen repülni a legkönnyebb. De a leszállás!

És mindig egy és ugyanaz az eredmény: sikerül. Előbb, vagy utóbb a leszállóhelynél földetér a Bücker baj nélkül. Rendszerint három kör az első feladat, nekirugaszkodik hát a koma még kétszer és végül izzadó üstökkel, vereslő képpel mered vigyázzba az oktató előtt:

— Oktató úr, alázatosan jelentem, a feladatot elvégeztem!

Dorgálás vagy dicséret a fizetség és utána az avatás. Lekapják a komát a többiek a tíz körméről és pilótává csapják úgy, hogy sajog a kitüntetés helye. Boldogan állja az avatott, hiszen csak erre várt, csak akkor savanyodik meg benne a rátartiság, amikor kiderül, hogy pótlékot is szabnak rá oktatói parancsra, mert ezt meg azt elvétette még. Bizony, nem udvarias feddés a tenyérporció, de egyformán jár ki mindegyiknek, hiszen egymásnak mérik és — ma nekem, holnap neked.

De a megpaskolás csak feddés, a nehezebbje akkor következik, ha a dorgálás nem sokat javít; az egyedülrepülő annyira megboldogosodik repülőtudományától, hogy a leszállást mindig elvéti. Erre meg egy múzeumi nagy, öreg légcsavar a fegyelmező eszköz. Vállrakapja a koma, hiszen nem nehéz és megindul kiszabott vezeklő útjára, közbeközbe harsányan hirdeti a kalodatanulságot:

— Igy jár az, aki ügyetlenül száll le!

Persze, majdnem mindenki belekóstol a megizzasztó tanuságtételbe, de hol van



— *Igy jár az, aki ügyetlenül száll le!*

már mindez! Nevetnek a fiúk rajta s úgy nézik a pihentetőbe tett öreg légcsavart, mint az érettségiző diák az elemi iskolai nádvesszőt. Még meg is simogatnák, ha nem restellnék.

Az iskolakör-magolásból már mind kinőtt, most nem tanulók, hanem gyakorlórepülők már. Egyre nehezebb repülőfeladatok megoldására startolnak, magasabbra, hosszabb időre, előírt nehezebb figurákra mennek.

És megváltoztak, valósággal átalakultak!

A pilótatábor tiszta fegyelme, fizikai, lelki kemény rendszeressége megedzette őket. Egy szál beteg nem volt köztük. Farkasétvágyúak és megerősödtek. Nap megszítta, levegő szellőztette őket, mozgásuk, járásuk, beszédük más, »megpilótásodott«, jókedvűek, frissek és rendithetetlen nyugalom árad belőlük. A kézfogásuk olyan, mintha szorítóba nyúlt volna az ember.

Az egyik nap véletlenül kihallgattam, ahogy egyik magyarázta a másiknak:

— Te, mikor ötszázon voltam már jó tíz perce, majd hasrahúztam a botkormányt, hogy csinálok egy loopingot.

És arról beszélt, hogy a gépet először buktatni kell, aztán teljesgázt neki és lassan hasrahúzni a kniplit, hogy szépen, elegánsan kezdje a loopingot a gép. Amikor az emelkedő ív tetejére ér a Bücker és a pilótapalánta pont fejjel van lefelé, el kell venni a gázt és elkell tolni a kniplit. (Azóta már ezen is túl vannak. Első egyedülrepülőink annyira haladtak, hogy már nemcsak loopingozni tudnak, hanem 1300—1500-ról remekül csinálják a dugóhúzókat is.)

— A gépnek már magától kell kijönnie az ívből...

Ez már műrepül magában. Esztendő multán, kettő multán új meg új nevek ragyognak majd a magyar sportrepülés egén.

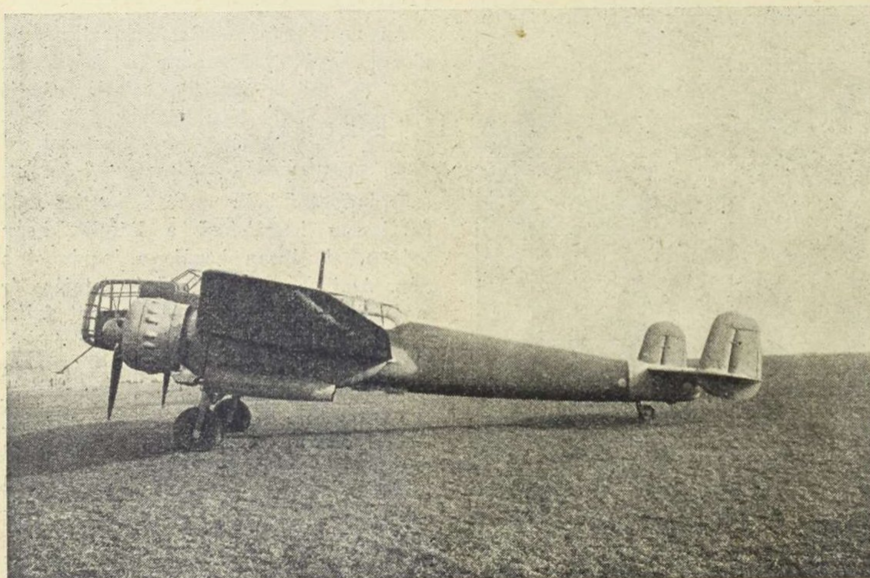
Hát így lesz a pilótautánpótlás.



A NÉMET LÉGIERŐK KORSZERŰ GÉPEI



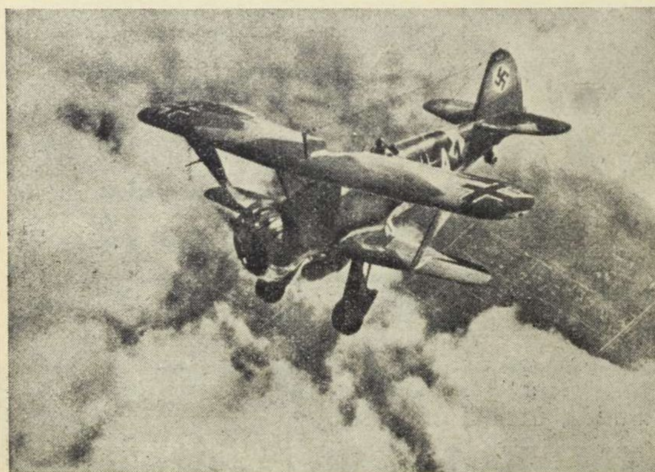
A Dornier gyár Do. 17. jelű hires »repülő ceruzá«-ja. Kiváló teljesítményeivel meglepte a repülő szakköröket.



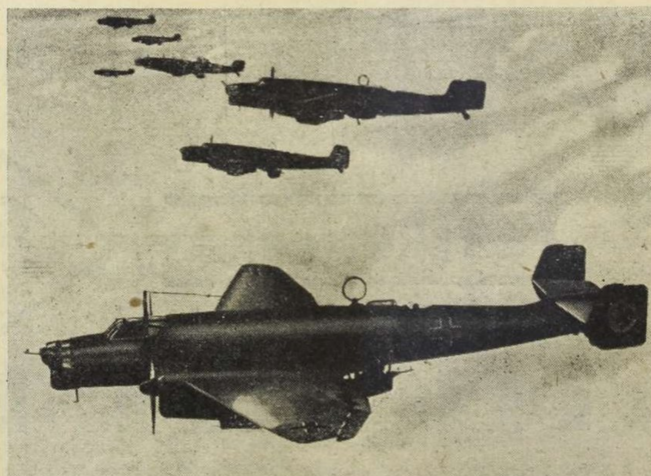
Henschel Hs. 124. bombázó és többfeladatos gép. Sebessége és fegyverzete veszedelmes erőt ad a vezetés kezébe.



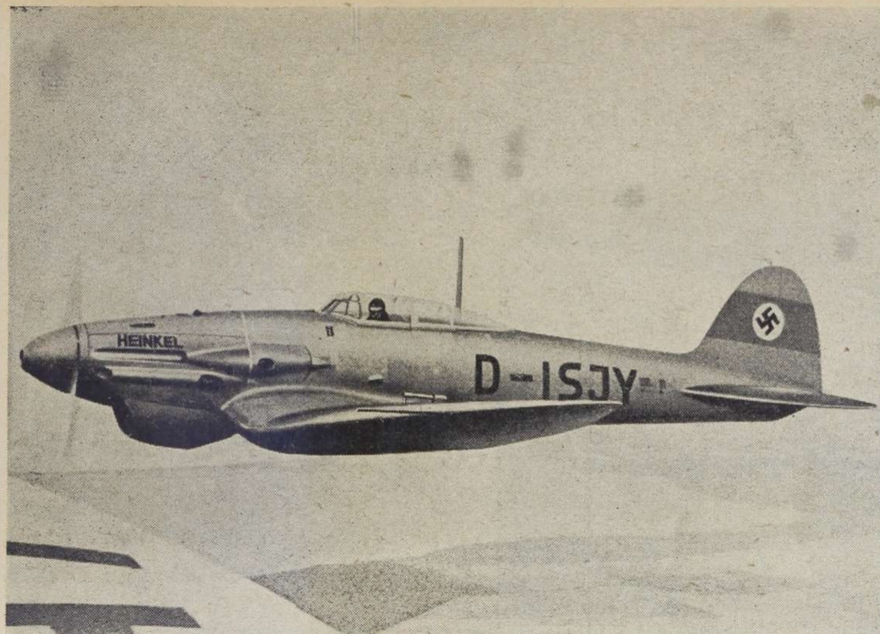
Aradó Ar. 197. együléses vadász.



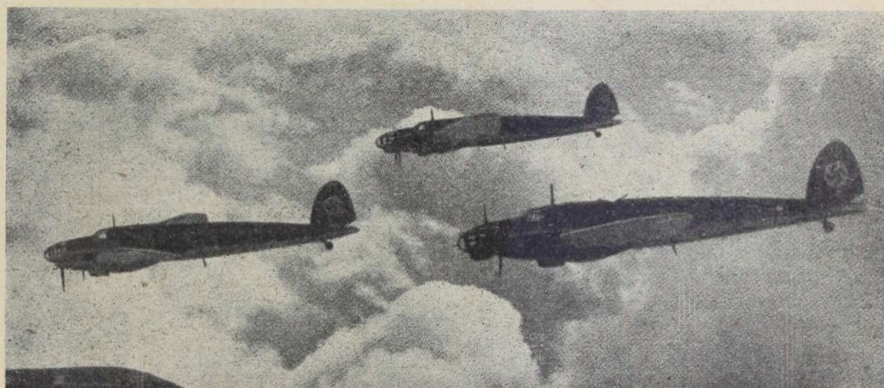
Henschel Hs. 123. zuhanó-bombázó gép. Nagy sebességgel zuhanva célozza meg áldozatát s veti le bombáit.



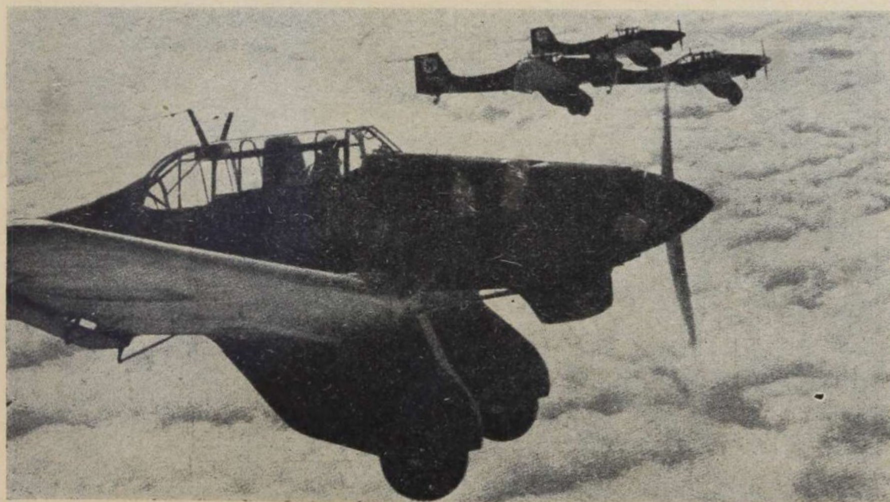
Junkers Ju. 86K. bombázók teljes terheléssel indulnak akcióra az ellenség felé.



A Heinkel He. 112., a Heinkel-gyár kitűnő vadászgépe, a 685 lóerős Junkers Jumo 210. Ea. 12 hengeres, vízhűtéses fordított V motorával, 500 km/óra sebességgel repül. A DB. motorral sokkal nagyobb teljesítményű a gép.



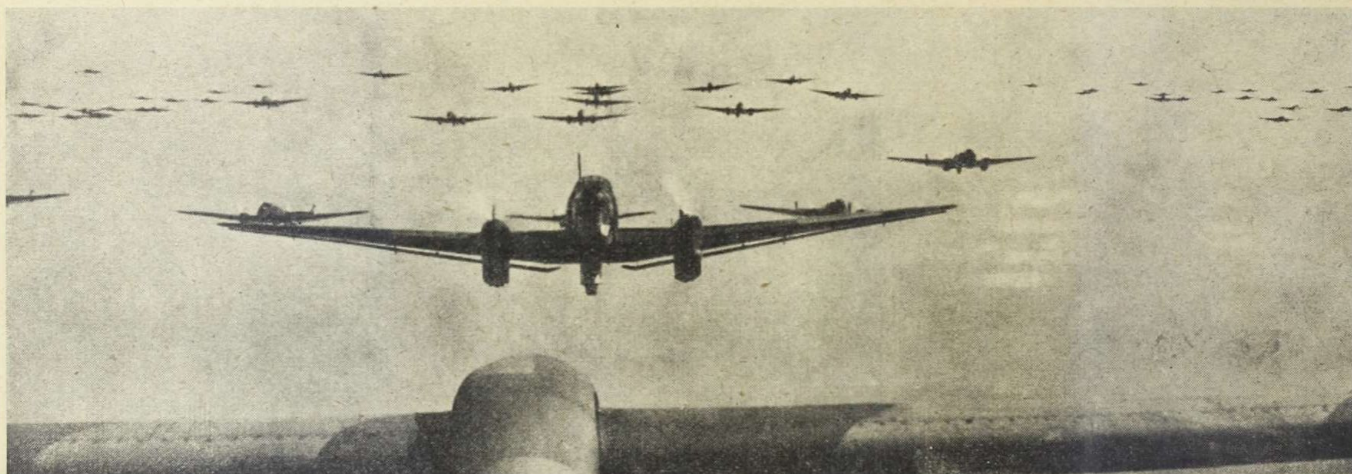
Heinkel 111. bombázók harci kötelékben vágtatnak feladatuk elvégzésére.



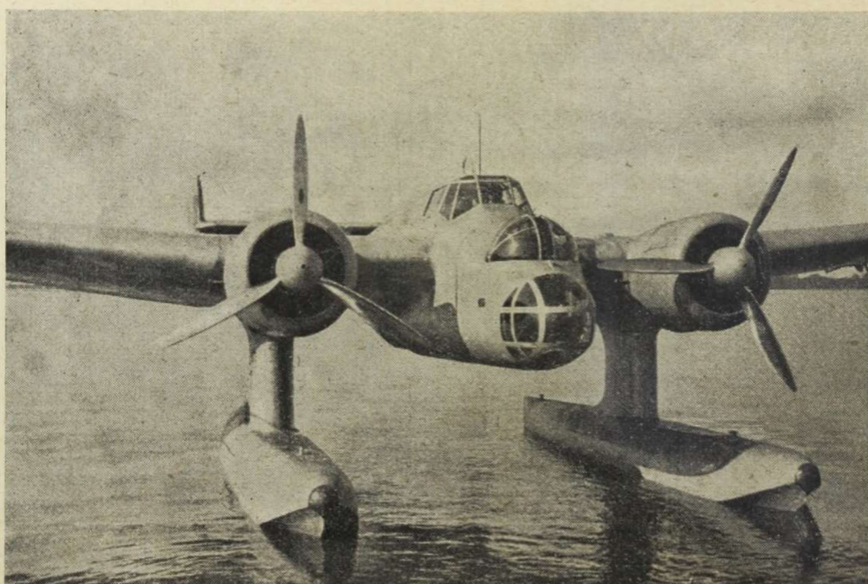
A Junkers Ju. 87. zuhanó-bombázók a felhők felett lopakodnak az ellenség fölé.



A Henschel Hs. 126. mindenes gép. Teljesítményei elsőrendű harci értékűvé avatják.



A Ju. 86K. bombázók tömege elsötétíti az ellenség felett az égboltot.



Blom & Voss Ha. 140. vizigép, feladatköre: bombázás és torpedóvetés. 2 drb. BMW 800 lóerős motor. Maximális sebessége 320 km/óra, utazó sebessége 295 km/óra.



A BF. 109. német együléses vadász, a világ leggyorsabb gépe.

A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ-ALAP KÖZLEMÉNYEI

Adományok a Repülő-Alapra

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap Intézőbizottsága az Alap részére 1939. évi augusztus havában érkezett adományokért ezuton is hazafias köszönetet mond és azokat az alábbiakban nyugtázza:

Stadler Mihály, Bp. 19.20 P; Dobrovitzky dohánykisárus, Léva 6.96 P; Pázmándhegy község 30.— P; Botka Károly, Gács 2.— P; Pesti Hirlap-hoz beküldött adomány 10.— P; Németh Zoltán, Bp. 1.— P; Közs. Elöljáróság, Deszk 500.— P; Kuncze Béla cég, Bp. 4.36 P; Félegyházi Mezőgazdasági Export Kft. Kiskunfélegyházi Telepe 25.— P; Neufeld Sámuel cég alk., Szeged 10.— P; Harwiger Rezső, Üröm 2.— P; Ozdfalu község 69.— P; Közs. Elöljáróság, Bogádmindszent 33.— P; Wogrin-Elöljáróság, Hasznos 100.— P; Közs. Elöljáróság, Üröm 20.— P; Makó megyei város 1.000.— P; Közs. Elöljáróság, Bégádmindszent 33.— P; Wogrincsics Géza, Kecskemét 45.— P; Közs. Elöljáróság, Pesthidegkút 450.— P; Nagykőrösi gyümölcsexportőrök ad. a növényegészségügyi szolgálat által 70.— P; Kunágota község 600.— P; Rábapatona község 560.— P; Pauer Harry. Bp. 10.— P; Közs. Elöljáróság, Balatonlelle 500.— P; Huszti Sportegyesület, Huszt 30.— P; Miklós Imre, Lakitelek 20.— P; Magy. Behozatali és Kiviteli Rt., Ujkécske 19.80 P; Uj Magyarság-hoz beküldve 50.— P; Pestszenterzsébeti megyei város 2.500.— P; Turkeve város ad. 500.— P; Schieszl Ernőné, Üröm 2.— P; Közs. Elöljáróság, Csávoly 75.— P; Közs. Elöljáróság, Kiszombor 1.000.— P; A »Felhők Katonái«, Bp. 50.— P; Közs. Elöljáróság, Ujszentiván 340.— P; Tolna vármegye Szekszárd adománya 10.000.— P; Jut község 100.— P.





BAKOS GYŐZŐ

1919—1939. szept. 9.

Bajtárs! Egekbe törtél és visszaestél a földre. Jó bajtárs és lelkes repülő voltál. Elmulásod fáj, bár tudjuk és Te is tudtad, hogy repülni áldozatok nélkül nem lehet. Te elmentél testileg közülünk, de lelkünkben mindig élni fogsz. Hős vagy és nevedet örökké koszorúzni fogja a hősöket megillető babérkoszorú. Isten veled!

A Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap Intézőbizottsága

szeptember hó 27-én, 16 órakor a Budaörsi Közforgalmi Repülőtéren a *Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap* költségén a *Magyar Aero Szövetség* által egyes tagegyesületink keretében megszervezett haderőnkívüli repülő előképzésen sikerrel átment pilóták

bemutató repülést

végeztek. A bemutató az alábbiakból állott:

1. *Rövid tájékoztató a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap munkájáról.*

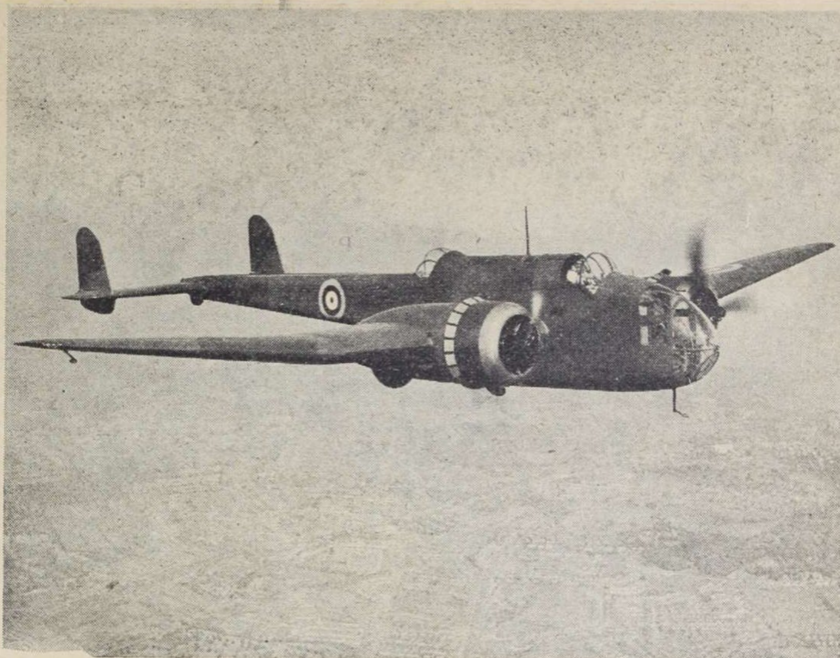
2. *Az Alap gépei egy részének és az Alap költségén újonnan kiképzett pilótáknak bemutatása a földön.*

3. Az újonnan kiképzett pilóták repülése

4. Az újonann kiképzett pilóták elvonulása.

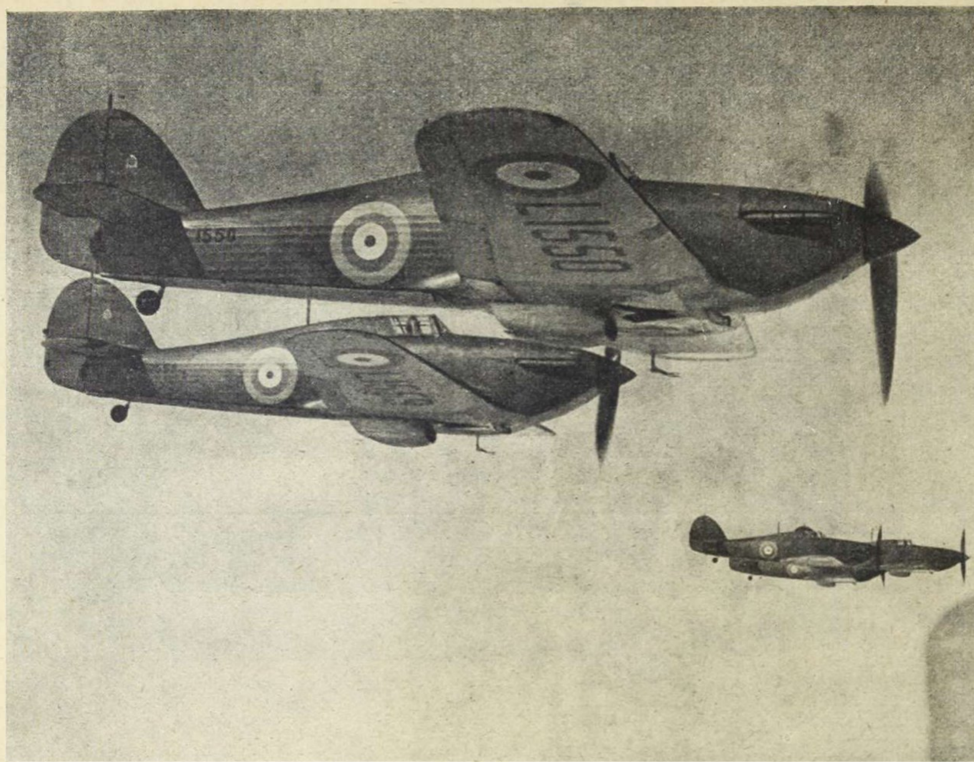


AZ ANGOL KIRÁLYI LÉGIERŐK (RAF) KORSZERŰ GÉPEI



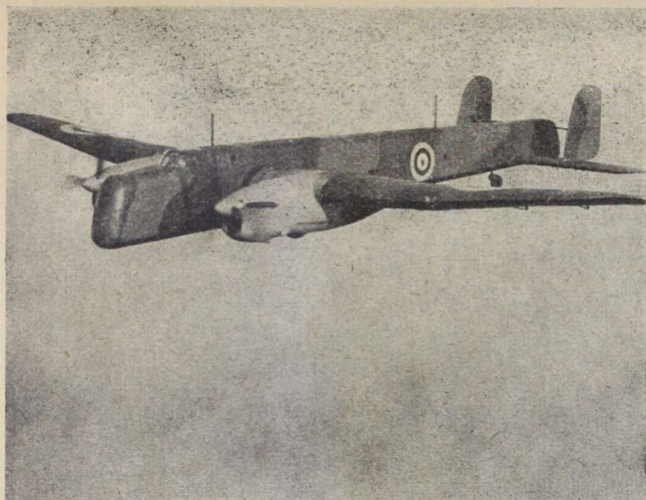
Olvasóink ismerik a Handley Page Hampden-t. A legömbölyített orr, a hátsó géppuskaállás mind újítások. A gép sebessége 420—450 km/óra lehet. Réselt szárny- és szárnyfék-berendezése van. Repülőtulajdonságai kitűnőek.

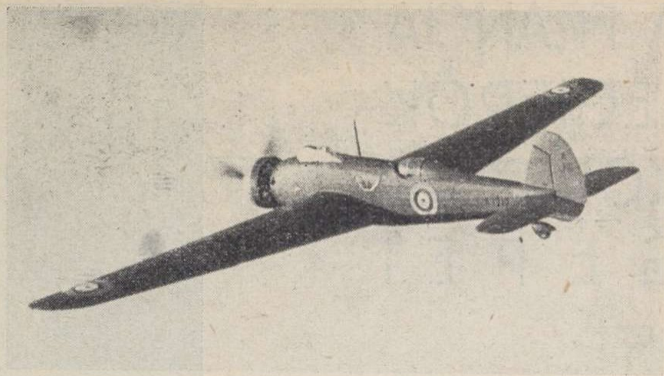
Avro Anson többfeladatos (gyakorló) gépek a RAF gyakorlatain.



Hawker Hurricane együléses vadász, az angol légierők egyik legkiválóbb gépe.

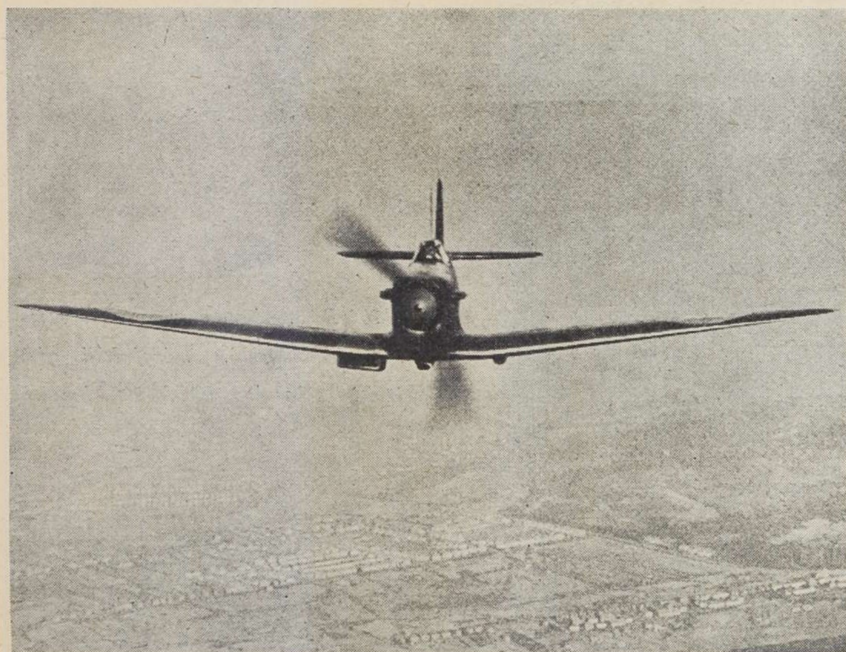
A Hawker Henley angol könnyű bombázó. *(Flight felv.)*





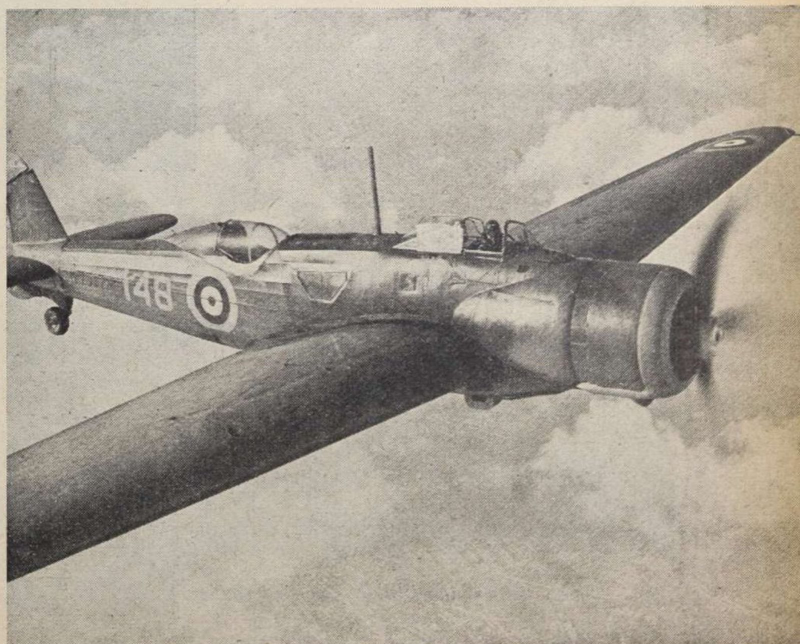
Vickers Wellesley gép. A geodetikus szárny nagy oldalviszonya jól látható.

A W. Whitley bombázó.



A Hurricane vadásznál is gyorsabb a Vickers Supermarine Spitfire.

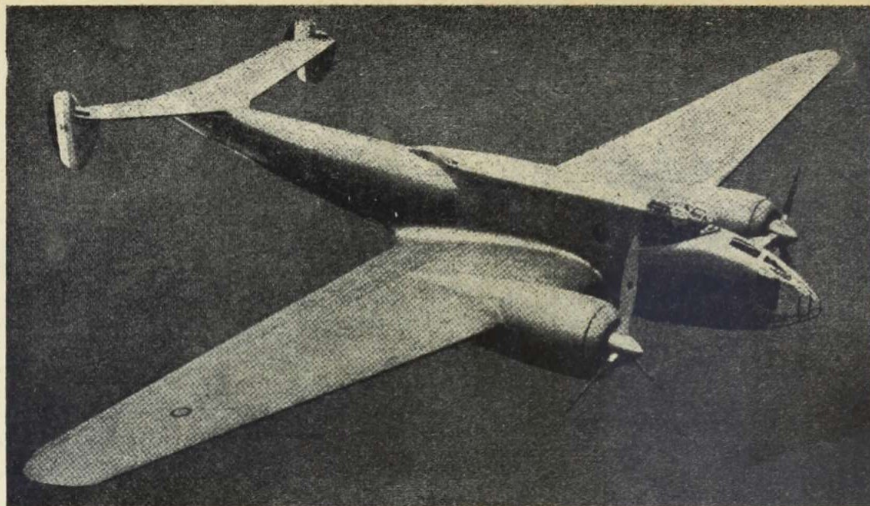




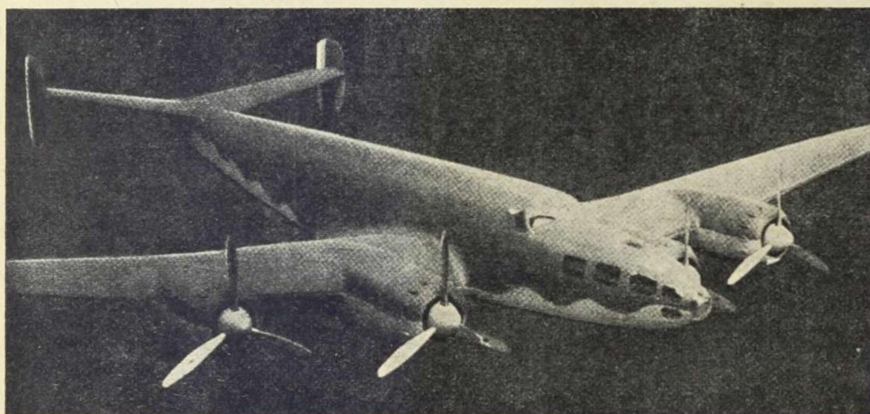
A Vickers »Wellesley« bombázót a közel-felvétel jól mutatja.

A Westland »Lysander« az angol légierők

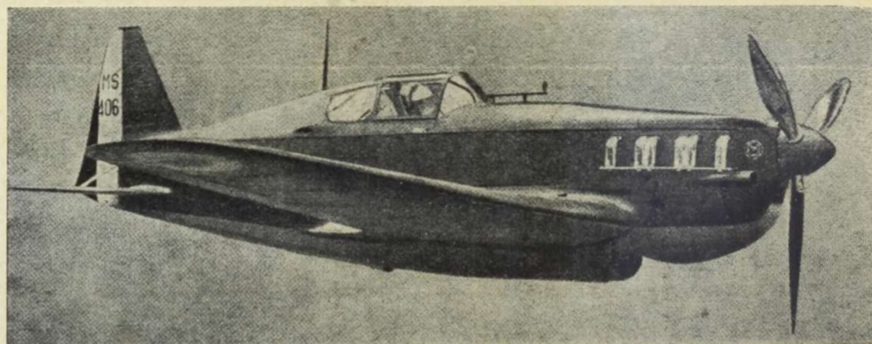
A FRANCIA LÉGIERŐK KORSZERŰ GÉPEI



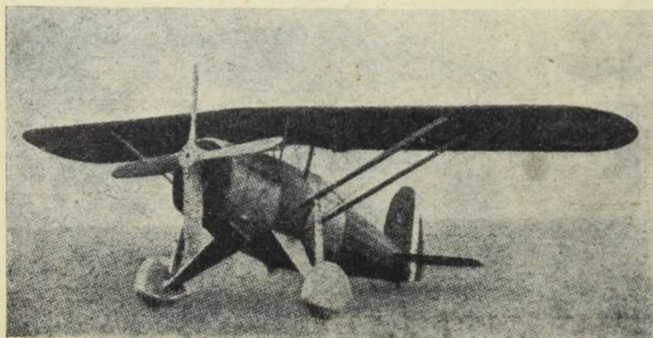
Le O. 45. kétmotoros nehéz bombázó, a francia légierők egyik legújabb gépe.



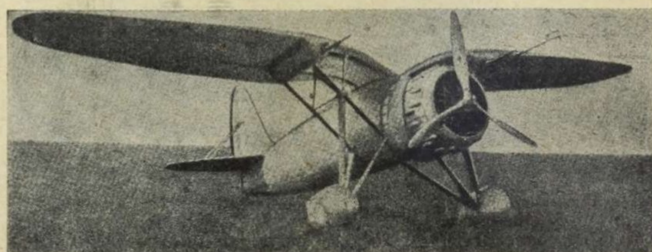
Bloch 162-B. 5. négymotoros nehéz bombázó. Szabadonhordó, mélyfedelű gép. Maximális sebessége közel 500 km/óra körül.



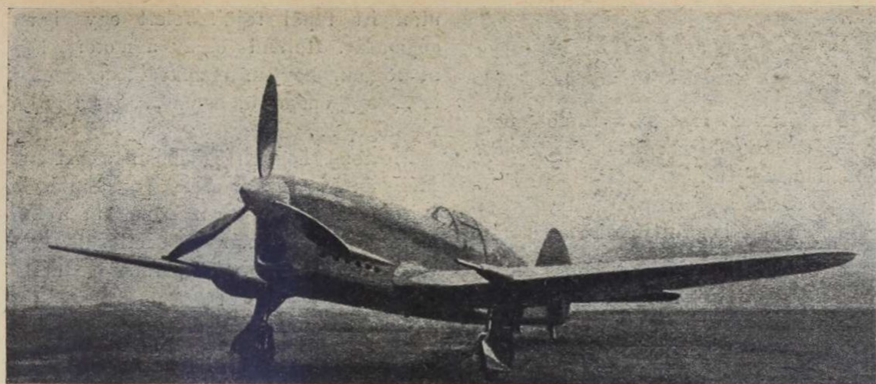
Moran S. 406. francia vadász.



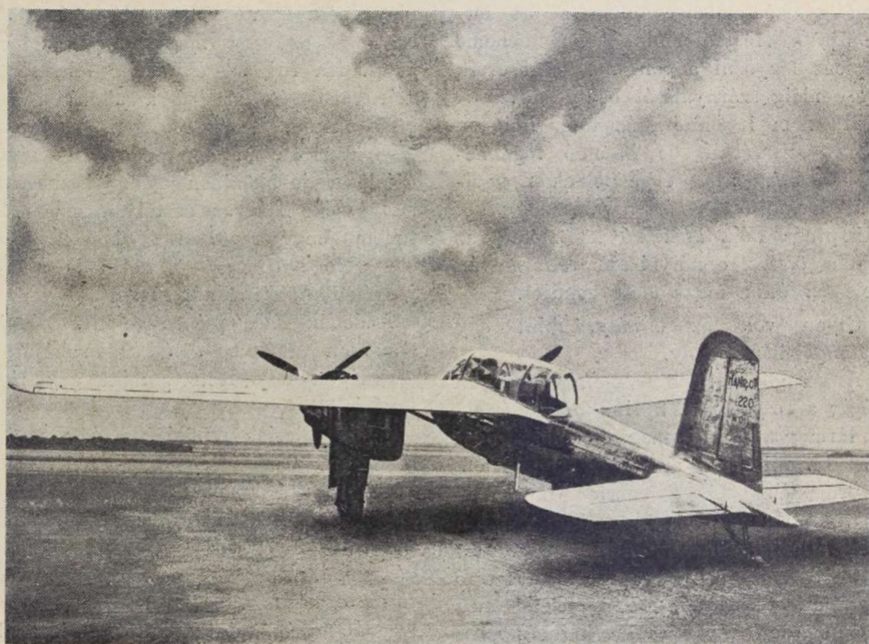
Morane-Saulnier 325-ös vadász.



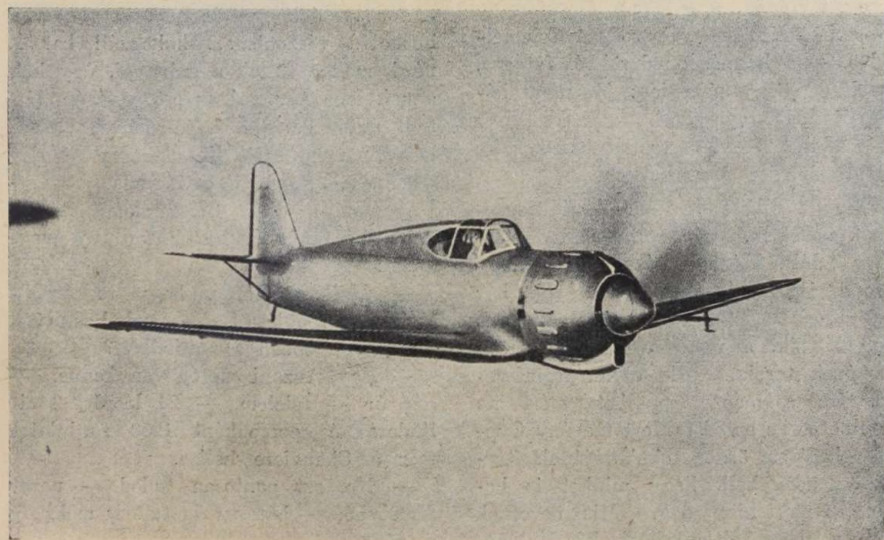
Loire 46. vadász.



A Caudron C. 713. francia vadász a gyár legjobb gépei közé tartozik.



Henriot H. 220-as gyorsbombázó. Kiváló repülőtulajdonságai nagy harci értéket biztosítanak számára.



Bloch 151-es együléses vadász, melynek teljesítményéről francia szakkörök sok meglepőt mesélnek. A gép fémépítésű, szép formáival már első pillanatban megragadja a laikust és a szakembert egyaránt.

vitéz Hefty Frigyes: Egy gép szárnyrakel

1909.

A világ teremtése óta sem bolygathatott meg esemény nebulófantáziát akkora mértékben, mint az a hirdetmény, melyet az imént lezajlott órán olvasott fel Baumgartner tanár úr, tudtára adván mindenkinek, akit csak illet, hogy »vasárnap, október 17-én délután 4 órakor egy Bleriot Louis nevű francia mérnök magaszerkesztette légi alkalmatosságán felszálland, hogy megmutatná az ámuló világnak, mely különleges tudomány lakozik benne, hogy hívságos szárnyaival felülemelkedne minden gyarló emberségünkön s ott láttandja a világgal, mint képes a homo sapiens legyőzni a föld nehézségi erőit, mely idáig szárnyalását béklyózá...«

Ha nem is előző századunk imigyen vázolt stilusában, de hasonló fogalmazásban hangzottak el a lelkek nyugalmát veszejtő varázsszavak, melyeket Himpfner Béla igazgató köröztetett az iskola összes osztályaiban, felforgatván vele az órák megszokott rendjét.

Olyan volt az osztály, mint egy nyüzsgő hangyaboly.

A csengő a tízperc leteltét harsogta végig a folyosókon, a fiúk beözönlöttek, a lárma, a zsivaj még elemibb erővel tört ki. Mindenki egyszerre beszélt s a gyermeklélek szines, eleven fantáziája szárnyalt a naiv megjegyzésekben. Ma nem állottak kint az őrök, így történhetett, hogy a váratlanul felpattant ajtó nyílásán vésztjósló arccal jelent meg Szőke Adolf tanár úr, a harmadik Bé osztályfőnöke.

Az elől állók pisszegtek, de hangjukat elnyomta a hátulsók zsivajgása. Csak mikor már harmadszor harsant fel Szőke tanár úr bosszús basszúsa: — Hát lesz itten csend? — ült el a lárma s helyezkedtek el a fiúk a padokban.

A tanár úr orrahegyére biggyesztett cvikkere felett pillantott a latin óra mián savanyú ábrázatokra. Nem lett volna harmincegynéhány éve a katedrán, ha nem érti meg a nagy elbúsulás okát. Lassan leemelte cvikkerét, mely kissé reszkető kezében himbálózva, meg-megcsillant az ablakon beözönlő őszi nap sápadt fényében. Körüljártatta pillantását a feszülten figyelő gyerekseregen, aztán elmosolyodott:

— Na persze, ti már röpüttök, mi? Hát mit tanuttatok a fizikában? Mért marad fenn a tárgy a vizen?

A kórus azonnal válaszolt:

— Minden vízbe mártott test a súlyából annyit veszt, amennyi az általa kiszorított víz súlya.

— Na látjátok. Hát az a Brélot vagy hogy a szöszbe híjják azt a franciát, aki a lamancsatornát átröpülte, az is azér marad a levegőben, de még van neki elől olyan hogyhíjják is, az pörög és a szárnya alá hajtja a levegőt.

Egy hang rikkantott a hátsó sorokban:

— Tanár úr, kérem szépen, a papám azt mondta, hogy a Bréliot szárnyai is gázzal vannak megtöltve, mint a balloné, azért marad fennt.

— Te buta, az nem is igaz — replikázott Pejtsik Géza, aki nagy műszaki szakértő hírében állt, mert a papájának fényképész üzlete volt a Városház-utcában, — az úgy megy mind a sárkány. Ha fúj a szél, akkor felemeli a szárnyakat és oda viszi, ahová a röpülő akarja.

— Tanár úr kérem, tanár úr — rázta újjait a jobbközépen egy jól megtermett szőke fiú, az osztály esze — én tudom, hogy repül a gép!

— No halljuk, — intette le a zajongókat Szőke tanár úr.

Anderlik Előd szépen felállt. Mindig gondosan tartott sötétkék ruhájában csakugyan úgy festett, mint egy fiók tanárjelölt.

— A Bleriot repülőgépe úgy repül, mint a Farmané és a Voázéné. Van két szárnya, de nem csapkod, mint a madár, hanem ki van feszítve drótokkal, a törzse pedig félig be van vonva vászonnal. Elől van egy motora, azon forog egy propeller és az húzza. Ugy kormányozzák, mint a hajót a vizen, de föl és lefelé is irányítható. A Hefty és a Szmrekovszky csináltak már egy modelt, amelyik repült. De csak kézből. Mert a helizt rosszul faragták.

— Kit faragtak rosszul? — nevetett az osztályfőnök.

— A helizt — válaszoltam felemelkedve, — a Bognár egydarabból faragta, mondtam, hogy nem lesz jó, mert háromból kell ragasztani.

— Miiit? — mi a csudát beszélsz itt te pressburger kraxlhuber?

Fülem tövéig elpirultam. A fiúk kuncogva nevettek. De a gúny már felvértezve talált. Hónapok óta tudom, hogy bolond, álmodozó, fantaszta vagyok, bár nem látok magamon semmi elváltozást. Ugy látszik, a repülést mindenki rögeszmének tartja. Pedig olyan természetes. Ha a madár repülhet, mért ne repülhetne az ember? Mert szegény Cyprián barátot ördög cimborájának tartották, nem kell, hogy minket is boszorkánynak higyjenek. Mit nevetnek ezek a szerencsétlen flótások? Holnapután itt repül fejük felett egy igazi gépmadár. Hallani fogják a motort, látni fogják, hogyan emelkedik a magasba.. egy ember ül benne... igazi gép... repülőgép...

Éreztem, hogy megdobban a szivem. Még mindig hallatszottak vakkantások, rajtam az osztály szeme, előttem a katedrán Szőke tanár úr felfésült, rövidre nyírt ősz haja parancsol tekintélyt.

Lehajtottam a fejemet:

— Vasárnap meg tetszik látni, tanár úr kérem, — mondtam halkan.

— Kedjük az órát, — csippentette fel cvikkerét Szőke tanár úr. Lássuk a névsort: Alm, Anderlik, Andor, Arányi, Bajza, Batta, Bieber, Bednaic, Csongár, Dietz, Farkas, Garády, Hefty...

Nevem említésekor újra nevetett az osztály.

*

Végtelen sorokban, lassan poroszkálva haladt előre az iskolák kivonuló fiatalsága. Végig az Üllői-úton, ember-ember hátán tolong. Kocsik, autók hosszú sora, a villamosok csak lépésben haladhatnak. Torlódás minden percben, türelmetlen nógatások, izgatott viták — új világ csodájának nagy igérete tereli kifelé a főváros lakosságát.

A kisrákosi gyakorlótéren már feketélik minden az emberektől. Az Üllői-út felöli sarokban hatalmas tribün s mellette a főhercegi páholy. A bibορvörös drapéria alatt József Ágost főherceg az uralkodó képviseletében, Klotild és Erzsébet főhercegnők. Ezeket Kmetykó János, torna tanárunk magyarázza. És a tribün előtt vagy 30—40 lépésnyire már ott áll a Gép... csodálatosan természetes és mégis olyan rendkivüli mivoltában. Százezernyi szempár szegeződik rája, tízezrek pillantása merevedik meg finoman ívelt szárnyain s azon a sajátos kettős lapáton, mely elején ágaskodik... Ni, bicikli kerekek... nincs is benne motor... dehogy sincs, csak be van burkolva vászonba... hol száll be?... nézd, meggörbültek a szárnyai, úgy kell annak lenni?... mi az ott a végén, láttad, mozog... hol a kormánya?... ez helyből megy föl?... olyan mint egy madár — röpködnek ide-oda a megjegyzések s első elégtételem, mikor Kmetykó tanár úr hozzámfordulva megkérdi:

— Hallom Hefty, hogy te foglalkozol a repüléssel, — tudod milyen motor van ebben a masinában?

— Egy Anzani motor van benne, tanár úr — felelem, — 24 lóerős, 3 cilinderes és percenként 1280 fordulatot tesz a Chauviere helize.

— Na, ezt pontosan tudod — nevet Kmetykó, — hát azt is tudod, mekkora a gép?

A TAUNUS

poggyászfülkéje, az áramvonalas kiképzés révén oly nagy, hogy abban akár 4 bőrönd is kényelmesen elhelyezhető. A csinos külső vonalharmóniáját nem bontja meg a pótkerék, mert az a poggyászfülke aljában nyert elhelyezést. ■ A kocsi belseje tágas, a hátsó ülésen 3 személy is kényelmesen elfér. Az acélrugós első ülések beállithatók és felhajthatók úgy, hogy ki- és beszállás könnyű és akadálytalan. A nagyméretű oldal- és hátsóablakok, valamint a törhetetlen üvegből készült enyhe szögben álló kétrészes szélvédő nagyszerű kilátást biztosit minden irányban. A bakelitből készült szerelvényfal közepén elhelyezett sok modern műszertől jobbra- és balra az apróbb tárgyak elhelyezésére szolgáló ügyes kis fülkék vannak, mint szerves kiegészítői a Ford—Taunus eleganciájának.

— Tizenöt négyzetméter. A szárnyak szélessége 180 cm, egy-egy szárny hossza 4 méter és a törzs 80 cm...

A morajló tömegben hirtelen mozgás támad. Fekete-fehér zászlót vonnak fel a tribün melletti oszlopra.

— Mindjárt felszáll, — újjong végig a tömegen az örvendező kiáltás s valóban ott áll már a gép előtt egy szerelő. A nagy csavarlapát megmozdul.

— Kurblizzák, — rikkant a közelben álló fa tetején egy negyedikes s úgy lendíti karját a magasba, hogy egyensúlyát vesztve bukik le a fáról. Nem veszi senki észre. Mindenki pipiskedik és nyakát nyújtogatja, hogy hamarabb pillantsa meg a gép indulását. Egyszerre sajátos, éles berregés hangja szűrődik át a tömeg morajlásán, — a motor megindult.

Ebben a pillanatban a zaj elhalkul. Már nem beszél senki, csak a szivek dobognak lázas gyorsasággal. Érzem, hogy halántékomon lüktet az ér, torkomban szorongást érzek... úgy, mint kicsi koromban, az első Mikulás érkezése előtt. Nagy-nagy csoda tárul fel pillanatok alatt... emberalkotta gépezet emel istenalkotta embert a magasba!...

— Indul, indul — robban a kiáltás ki az embertömegből, — a gép szárnyainak teteje látszik csak pillanatokig, amint nagy gyorsasággal suhan a sűrű embersorok alkotta kalaperdő felett, aztán a fehérség emelkedni kezd s egyszerre láthatóvá válik az egész. A gép — repül.

Repül és jön felém. Valami leirhatatlan érzés ejt rabul. Hátamon borzongató hideg futkároz, torkomon nem jön ki hang. Kiáltani, ordítani szeretnék, de csak azt érzem, hogy földhöz szegezett a lenyügöző látvány. Kaotikus hangzavar ömlik el a tömegen, asszonyok sikoltanak, mellettem valaki hangosan felzokog... rémület, csodálat, félelem, elismerés zúg, harsog a sokaságban s a gép könnyű ingással, de biztos, egyenletes motorbúgással húz el fejünk felett, talán 25—30 méter magasságban. Hatalmas félkörrel, állandó, egyenletes bedőléssel viszi a mesteri kéz zseniális alkotmányát a terep körül, — néhány percre eltünik, aztán újra közelít. Végre felszabadul bennem az érzések áradat, — újjongva, torkomszakadtából kiáltok éljent. A kiáltást átveszi az osztály, aztán a többiek, — zúg, harsog az éljenzés még akkor is, midőn hiába várjuk a gép fölénk érkezését, mert három kör után simán leszállt.

Ugy megrohantak a benyomások, hogy észre sem vettem, mikor a tömegen keresztül törve, lassan a starthely közelébe értem. Egy rendőr rámkiált, de ebben a pillanatban újult erővel zúg fel a tömeg s minden tekintet a zászlóoszlop felé fordul.

— Kék, kék zászló, mindjárt indul megint, — kiáltoznak mindenünnen s ez még inkább sarkal a sietésre. Kordonhoz érek, a kordon mentén rendőrök, minden szem a gépre irányul. — Indul, indul — morajlik a tömegen át, — most figyelmen kívül hagyok embereket, tilalmat, rendőrt, — még egy lépés s ott állok az első embersorok nyomában, kikandikálva a sűrűn egymás mellett állók karjai közt.

Magas, zsakettes férfi hajol le hozzám:

— Igy nem látsz fiacskám... kivel vagy itt?

Egy pillanatra meghökkenek. Aztán hirtelen egy név jut eszembe. Bleriot impresszáriója. Legalább annyit szerepelt már a lapok hasábajin, mint a nagy aviatikus maga. Ott volt két nappal előbb a pesti Vigadó nagytermében is, hol Bleriot tartott vetítettképes előadást s mutatta be kiállított gépét.

— A Müller igazgató úrral, — vágtam ki hirtelen.

— Majd a start után odamehetsz — mondta a kamásnis, monoklis férfi, — addig állj ide fiam. Előre tuszkolt s egyszerre ott álltam a starthely előtt, alig 50 méterre a csodálatos géptől. Ebben a pillanatban indították meg a motort.

Bleriot már a gépben ül, fején pilótasapka, de homlokán nincs szemüveg. Két mechanikus áll a törzs mellett s tartja vissza a gépet, mely a léglapát forgására indulni készül. Olyan a két ember, mintha csikósok birkóznának egy szilaj paripával... A géptől balra egy termetes hölgy, mellette szakállas alacsonyabb férfi. Bleriot felesége, Müller impresszárióval.

A motor most teljes erővel működni kezd, a gép mögött hatalmas szél kerekedik. A mechanikusok szinte birkóznak a géppel, egyszerre egy kar emelkedik fel a szárnyak között, mire hirtelen oldalra ugranak. A gép gurulni kezd.

Hihetetlen izgalom vesz rajtam erőt megint. Most szemem előtt zajlik le a start. A gép mind jobban fokozódó sebességgel fut a földön, egyszerre elválik a talajtól s emelkedni kezd.

— Leesik, jaj mindjárt leesik, — sikítja mellettem egy malomkerék kalap alatt imbolygó szőke csoda, míg ezer fodorral, plisszével, szeimellivel s csak a hölgyvilág titkait kutató szabók előtt ismeretes sallangokkal teli alakja egy éppen jókor érkező lovag karjába roskad. De én nem látok semmiféle veszedelmet, csak nézek, nézek a távozó gép után, érzem, hogy borítja el arcomat a pír, túláradó lelkesedéssel kiáltozom: — repül, repül!

A gép pedig kiér a tér végére, lassan fordul a teret körülvevő százezernyi tömeg felett, — fokozatosan emelkedik s mire fölénk ér, már jóval magasabban van, mint előző felszállása alkalmával. Ezuttal csak két kört repül, — egyszerre elhalkul a motor lármája. A gép orra leereszkedik s a nagy madár szemmel látható gyorsasággal közeledik a talaj felé.

Most egy pillanatra mintha mégis átfutna rajtam egy kis szorongás... beleszáll a közönségbe... de a motor megint felmordul, a gép orra felemelkedik s egy feszült pillanat után a kerekek érintik a talajt. Egy kicsit himbálódzik a földön, — a mechanikusok ügyesen szaladnak eléje s megfékezik a még guruló gépet. Megemelik a gép farkát, helyben megfordítják s Bleriot vissza gurul a közönség sorfala elé.

Amint megállt, láthatóvá lesz a vezető alakja. Felemelkedik ülésében, a feje felett lévő rudazatban megkapaszkodva kifordul az ülés peremén s a gép törzséről, mint egy létráról száll le a földre.

Viharos taps csattan fel, a levegőt megtölti az újjongók éljenzése. Felesége siet oda elsőnek, megöleli világhírű férjét, míg a fényképészek tömege egymást lökdösve örökíti meg a jelenetet. Hogy szeretnék odafutni, megállni a tudomány, a technika óriása előtt, megcsókolni a kezét s megkérni, fogadjon tanítványának, inasának... tanulni, dolgozni fogok, elvégzek minden munkát, eltűrök nélkülözést ha kell, csak engedjen a gép közelébe, hogy megfoghassam, megsimogathassam ezt a nagy madarat, amely nem is gép, ez élő csodalény, szíve, lelke van, érez és lélekzik, — szótfogad és hűséges társa az embernek, alkotó zseninek, mely életre hívta...

Szorongva, tágranyilt szemekkel nézem és nem tudok szabadulni a varázslattól, mely itt zajlik le szemeim előtt. — Ti emberek, akik nézitek, látjátok, — képesek vagytok-e felfogni ennek a csodának jelentőségét, — tudjátok-e, hogy új világ született szemeitek láttára, — mozgásunk új dimenzióval bővült s mi évmilliók után elhagyjuk a terepet, melyhez sorsunk kötött s azt hivék — benne be is teljesedett. Most leküzdve atavizmust, az élet öröknek hitt törvényeit, a sárteke nehézségi erejének leküzdhetetlennek és megdönthetetlennek hitt akadályait, magasba szárnyalunk az ég szárnyasai nyomán... Allelujah!...

A kis fiú ott állt tovább is földbe gyökerezett lábakkal, elbűvölve a lelkét és fantáziáját új álmokba ringató csodás látománytól. S ott állt még akkor is, mikor a kor új bálványa az extázisban tomboló tömeg feje felett imbolygott kézről-kézre adva a főhercegi sátor felé s csak akkor tért magához, mikor a lassan sodródó áramlat már a vasuti átjáró ívét tartó oszlopok között vitte a város forgatagával az élet mindennapos megszokottsága felé.

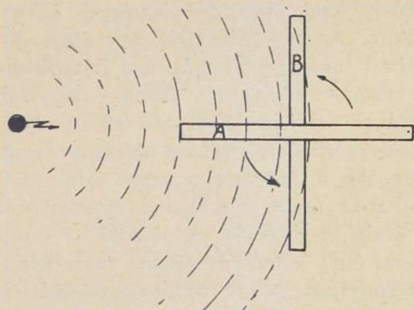
Ha korábban csak sejtette, — most már tudta, hogy — repülő lesz!

RÁDIÓ A REPÜLÉS SZOLGÁLATÁBAN

Irja: HALMOSSY SIMON rep. hadnagy

(1)

A ködben való repülés nehézségeire, a felhőbe jutott repülőgép tájékozatlanságára külön rámutatnunk szükségtelen. Lapunk olvasói tisztában vannak azon tényekkel, hogy a felhőbe, ködbe jutott repülőgép a különböző irányú erőhatások, a tájékozódás elégtelensége, a látóhatár eltünése, stb. miatt a pilótát — ha a gép megfelelő műszerekkel nem rendelkezik, vagy a pilóta ezen a téren kiképezetlen — megoldhatatlan akadályok elé állítják. Téves egyes pilóták-

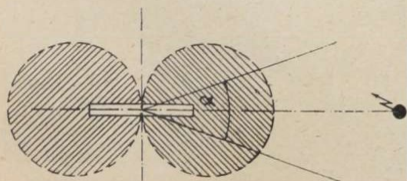


1. sz. ábra. A keretantenna maximum és minimum-vétel állásban.

nak az az állítása, hogy ők csupán érzékszerveikre hallgatva képesek érdemleges, tartós vakrepülést veszélytelenül végrehajtani.

Katonai és forgalmi korszerű repülés ma el sem képzelhető oly különleges berendezések, műszerek nélkül, melyek mesterségesen adják a pilótának úgy a gép mindenkori helyzetét, a horizontot, mint a haladási irányt és a gép tartózkodási helyzetét valamely tereppont fölött.

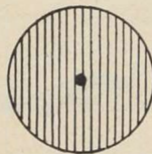
A géphelyzetmutató műszerek a fellépő erők miatt pörgettyűs megoldásúak, az iránymutató és helymeghatározó berendezések mágnestűk és elektromos rezgéseket értékesítő készülékek. Feladatunk ezen utóbbi csoporttal foglalkozni és úgy a rádióval történő irányrepülést, mint a ködleszállási megoldásokat ismertetni. Érzékeltetni kivánjuk a rádióberendezések műszaki megoldását, elektromos szempontból szintén vizsgálni fogjuk a használatos készülékek működését.



2. sz. ábra. A keretantenna vételi grafikonja.

Iránymérés rádióval.

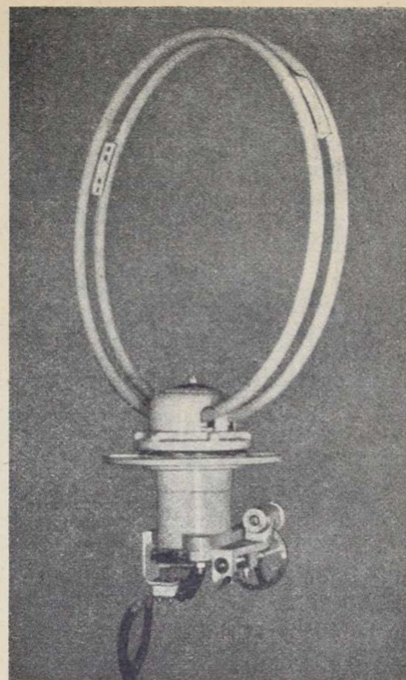
Az iránymeghatározó berendezés antennarendszerből és rádió vevő-, esetleg adókészülékből áll. Az antennarendszer elemei: a keretantenna és a kifeszített szál-antenna. E két antennának elektromos összeműködése adja számunkra azon megbízható irányvételt, melynek segítségével a repülőgép irányba vezethető. Az 1. számú ábra adja a keretantennának az adóállomáshoz viszonyított két szélső állását. »A« helyzetben maximális a vétel, mert a legtöbb erővonal metszi a keret tekercsmeneteit, »B« állásban pedig a kevés metsző erővonal miatt minimális a vétel. E két szélső helyzet máris jelzi az irányítást, bár határozatlan marad az oldalirány, mert a keretet 180 fokkal bármikor átforgatva, mindig ugyanazon nagyságú indukált áramot kapjuk. Csupán keretantennával tehát nem állapítható meg, hogy a repülőgép az adóállomás felé közeledik vagy attól távolodik.



3. sz. ábra. A szálantenna vételi grafikonja.

A keretantennának mágnesmező grafikonját (vételi görbéjét) adja a 2. sz. ábra. Az ábrából kitűnik, hogy pontosan hangolni maximális hangerőre igen bajos dolog lenne, mert »α« széles szögsávon csaknem egyenlő hangerővel hallható a mérendő adóállomás. Már ebből is érzékelhető, hogy ilyen pontatlan mérési lehetőség mellett érdemben tovább nem is foglalkozhatnánk a rádió iránymérés feladatával. Több száz kilométer távolságról történő rádióirányításnál elképzelhető a hatalmas eltérítési hiba, midőn a bemérő keret 20—30 fokos hibahatárral dolgozik.

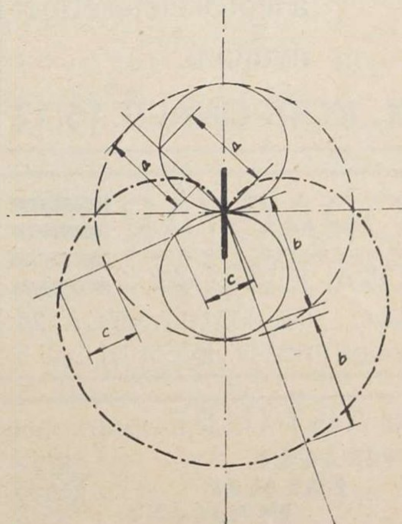
E fenti meggondolások eredményezték a minimum-hangolás elvét. Ha valamely adóállomást be akarunk mérni, az irányát tudni akarjuk, úgy állítjuk a keretantennát, hogy a kívánt állomás a legkisebb hangerővel jelentkezzék. Ideális körülmények között merőleges keretállásnál az adónak teljesen el kellene hallgatni, a gyakorlatban viszont csak éles hangerőcsökkenést tudunk kapni, amit a dielektrikus és antennahatás erősen leront. (A dielektrikus és antennahatás lényegét más helyen tárgyaljuk.)



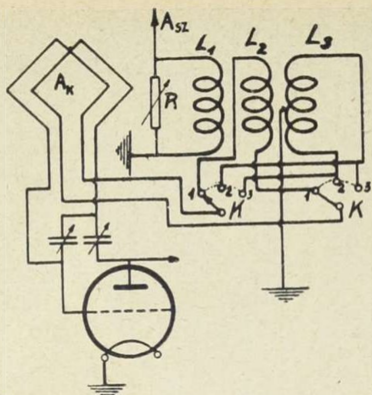
Távmeghajtású keretantenna az iránymérőhöz.

A 3. sz. ábra a feszített szálantenna vételi grafikonját adja. Látható, hogy minden irányból azonos a vételi erő, tehát irányítás itt nem szerepel. A 4. sz. ábra a fenti keretantenna és szálantenna eredőjét, a »szívgörbét« mutatja. A szívgörbe megértéséből közvetlenül látható a hatalmas eredmény, amit elértünk, úgy a minimumvétel kiélesítésére, mint az oldalirány meghatározására. (Lásd lejjebb.)

Az 5. sz. ábra adja a fenti két antennarendszernek a csatolását, az oldalirány meghatározására szolgáló kapcsolók bekötését, a szívgörbe előhívását célzó kapcsolási megoldást. A feszített szálantenna »Asz« energiáját induktiv csatolással adja az első cső rácsára.



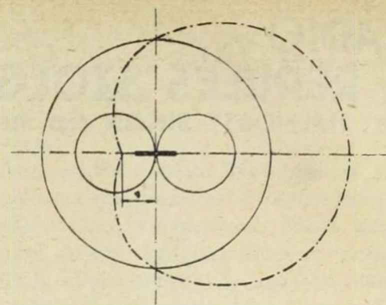
4. sz. ábra. A »szívgörbe.«



5. sz. ábra. A szívgörbét előhívó kapcsolási megoldás.

A feszített antennának gyakorlati hossza 3—4 méter. A keretantenna szintén induktiv úton csatlakozik a szálantennához, csakhogy annak energiáját a kapcsolók állása szerint hol csökkenti, hol pedig növeli. A kapcsolónak »2« és »3« állása csupán azt célozza, hogy az L_3 tekercs végeit mindig megfordítva kapcsolja a keretantennához. A tekercsvég fordítgatás pedig áramirányváltoztatást jelent, tehát egyik kapcsoló állásban hozzáadódik, a másik állásban levonódik a keret árama a szálantenna áramából. A szívgörbe alakítási feltételei kielégítettek az oldalirány pedig ezáltal egyértelműen adódik.

Az iránymérés úgy történik, hogy a kapcsoló »1« állásában (az iránymérő készüléken sárga szinnel jelölték meg) megkeressük a keretantennával a hangminimumot, majd az oldalirány meghatározása miatt elfordítjuk a keretet 90 fokkal, tehát maximális vételre, a kapcsolót pedig »2«, majd »3« állásba hozzuk. A kapcsolónak azon oldaltjelző »2« vagy »3« állásában fekszik a keresett adóállomás, amely állásban nagyobb hangerővel jelentkezett a vétel. A kapcsoló elforgatásával tulajdonképen a szívgörbe fekvését kerestük meg fokokban, azt pedig már láttuk a fentiekből, hogy a szívgörbe mindig az adóállomás felé mutat. Gyakorlatban a keretantenna teljesszögű fokskáláján a négy főirányt, az iránymérő készüléken pedig a kapcsoló »2«, illetőleg »3« állását piros, illetőleg kék szinü köröcskékkel jelölték meg. Ha pl. a keretantennának 90 fokos elforgatása után piros kapcsoló állásnál hallható erősebben a mérendő adóállomás, akkor a piros keretantenna fokskálabeosztási oldalán leolvasott minimum volt a keresett adó oldaliránya.

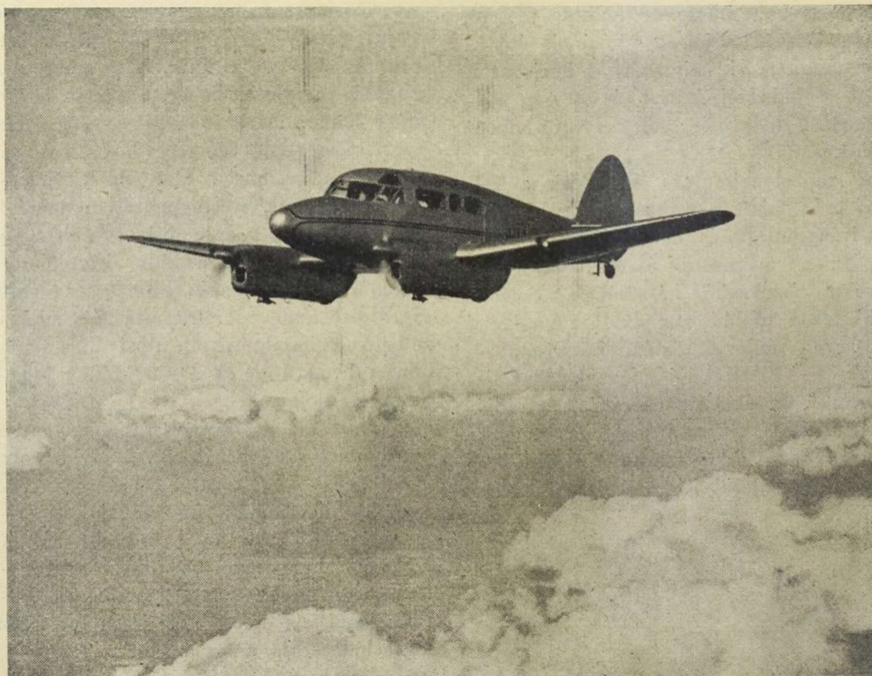


6. sz. ábra. Nagy szálantenna áram mellett így torzul a szívgörbe minimuma.

A rajzon található »R« ellenállás arra szolgál, hogy a minimumot élessé hangoljuk azon esetben, ha ez a hangoláshoz nem elegendő élességgel jelentkezne. Az »R« ellenállás ugyanis a feszített antenna áramát a keretantenna áramához illeszkedő azonos nagyságú értékre szorítja. A 6. sz. ábra mutatja a szívgörbe eltorzulását abban az esetben, ha a feszített antenna által szolgáltatott áram nagysága a keretantenna áramát meghaladja. A torzulás a minimumvétel ellaposodásában mutatkozik, amennyiben teljes minimumvételnél is egy tekintélyes »a« hangerő mutatkozik.

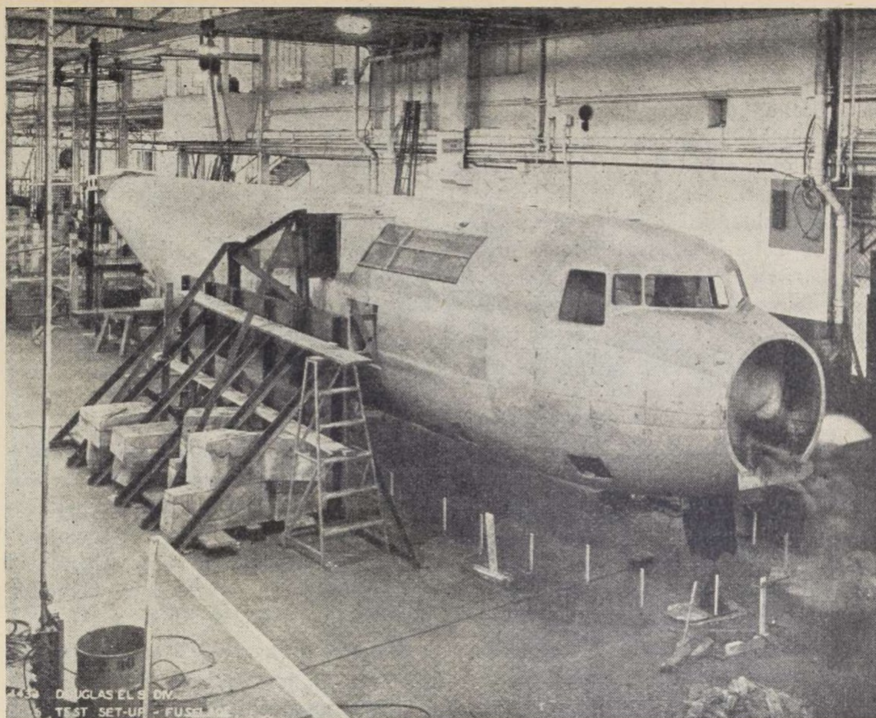
(Folytatjuk.)





A Percival kis személyszállító két Gipsy-Six 200 lóerős motorral van felszerelve. Sebessége 314 km/óra. Ausztrália és Litvánia számára szállítottak néhány darabot.

Douglas DC. 5. utasgép



A DC. 5. törzse körkeresztmetszetű. Képünkön jól látható szép elegáns formája.

A Douglas-művek »El Segundo« osztályán készült a DC. 4. jelű légi óriás testvérgépe, a DC. 5., ugyanolyan szigorú és gondos ellenőrzések után, mint híres elődje.

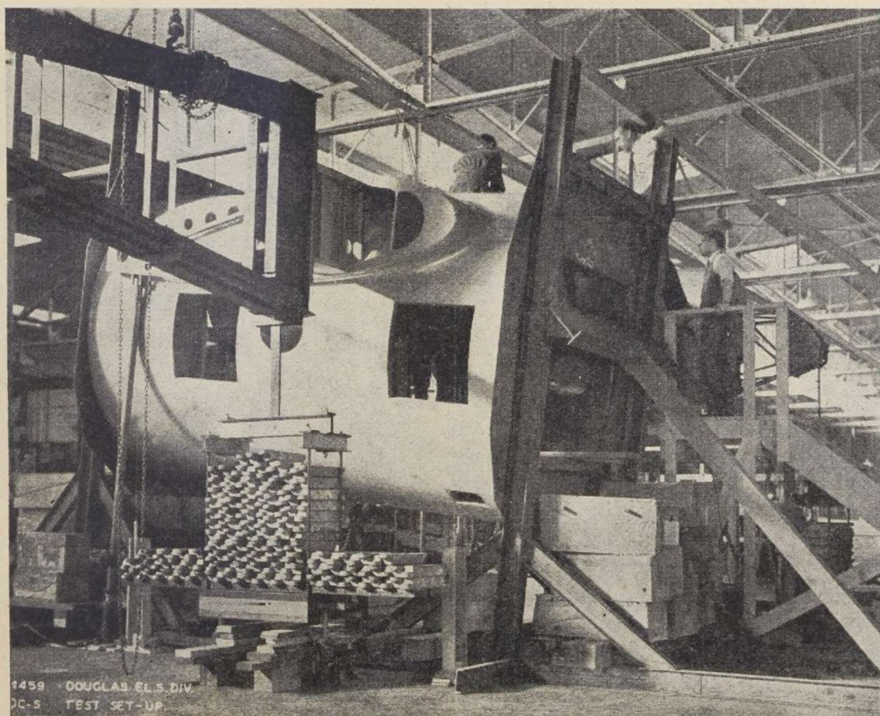
Többhetes vizsgálat és próba után, mely alatt teljes terhelési és légi igénybevételi ellenőrzésnek volt kitéve a műhelyben, előtűnt az új gép, mely tökéletes és értékes szárnyas társa lesz a híres légi óriásnak. Épp úgy, mint a DC. 4., mely a legnagyobb és legmodernebb amerikai szárazföldi utasgép, a DC. 5. is alá volt vetve a legaprólékosabb statikai és aerodinamikai vizsgálatoknak is. A szárnyat, törzset és a gép valamennyi erőhatásnak kitett alkatrészét többtonnás súlyokkal és hidraulikus présekkel, húzó, nyomó, ill. hajlító próbáknak vetették alá. Az eredményről készült pontos feljegyzések, nyomatéki ábrák szerint az új gép épp oly erős, mint korszerű építésű.

A DC. 5. teljes fémgép, felülhordó, egyfedelű. A repülőtechnika legutolsó vívmányait egyesíti magában. Háromkerekű leszálló szerkezete van, orrnál egy támasztó kerékkel. A nagyobb transzkontinentális repülőgépeknek legkorszerűbb aerodinamikai tulajdonságai jellemzik.

A szerkezeti és egyéb ellenőrzéseket, a vibrációs próbákat és próbarepüléseket is a gyár legkiválóbb szakemberei végezték.

Tudományos szempontból különösen érdekes az erős gerinc, mely a kör-keresztmetszetű törzs hossztengelyén fut végig. A DC. 5-öt egyébként sok részletében a DC. 3-hoz hasonlíthatjuk, mely a világ első légiforgalmi vonalainak ismert gépe.

Tizenhat utas és három kezelő befogadására alkalmas. Gazdaságos kihasználás mellett 221 mérföld (410 km/óra) óránkénti utazósebessége van, legnagyobb sebessége 248 mf/óra (460 km/óra). Két 1200 lóerős Pratt & Whitney Hornet motorja van. Leszállósebessége 64 mf/óra (118 km/óra), teljes súly 18.250 font, hasznos terhelés 6750 font. A teljes fémszárny fesztávolsága csúcstól-csúcsig 78 láb. Behúzható futóműve van. Fékszárnyas. Törzshossza 60 láb.



Képünkön a DC. 5. törzsének több ezer kg-os terhelési próbáját láthatjuk.

Látogatás a gödöllői repülőtéren

Irta: vitéz csenkei CSENKEY GÉZÁNÉ

A gödöllői műúton száguld autónk. Jobbra tőlünk a Koronauradalom apró hegyes-völgyes területei. Meleg zöld szinük üditően hat kifáradt nagyvárosi szemeinkre. Elérkeztünk egy, az uradalom belsejében vezető kocsiútra, mely kereszteződésénél egy jelzőtábla mered elénk »repülőtér« felírással. Felcsigázott kiváncsisággal befordulunk, hogy megtudjuk micsoda repülőtér ez, melyről mostanában keveset halottunk. Néhány perc elmultával nagy legelő végén, erdőrészlet tövében fehér épület tárul szemeink elé. Közelebb érve egy másik épület sarka is megfigyelhető, melyen az Ikarus felírás olvashatóvá válik.

Megállítjuk autónkat és körülnézünk. Az épület fehér deszkabaraknak bizonyul, előtte kicsi kerítés, virággal beültetve. Minden ablakban függöny, virág. Szeretettel ápolt kis helynek látszik, de ember sehol, csak egy kis pulikölyök közeledik isszonyú sietséggel, farkcsóválva felénk.

Messze a réten embercsoport és két fehér folt, mely repülőgép is lehetne. Következtetésünk nem csal. Az egyik már emelkedik is hangtalanul a levegőbe, tehát csak vitorlázógépről lehet szó. Egyelőre csodálkozunk, mert »tudtunkkal« motornélküli repüléshez domb szükséges, itt meg a sikságból emelkedett a madár a levegőbe.

A fák árnyéka alól egy úriasszony kerül elénk kézimunkával a kezében. Bemutatkozásunk után leültet és tőle kapjuk az első felvilágosítást.

A véletlen az Ikarus vitorlázórepülő iskolába vezetett. Magántulajdon. Egy régi fanatikusa a repülésnek, aki még a rákosi magyarországi ősrepülők sorából került ki és aki már 1909-ben, mikor Blériot nálunk járt, sajátszerkezetű gépén repült, keltette életre a repülés iránti rajongásával ezt a kis telepet. *Csermely Károlynak* a repülés volt öröme és bánata. Még ma is, mikor már el vagyunk kényeztetve a repülés teljesítményei által, elragadja a hév, mikor a repülés ügyeit tárgyalja és lelkesülése átragad hallgatóira is. Felesége, ő volt az, akitől az első felvilágosítást kaptuk, aki irányít bennünket a repülés szinhelyére, ahol most már tisztába jövünk mindennel.

Az iskola vezetője *Király Kornél,* ny. őrnagy, aki fehér zászlóval a kezében éppen kiadja a parancsot a gépenülő növendéknek a feladat teljesítésére. Most már azt is tudjuk, hogy a gép levegőhúzása csörlés alapján történik, mely csörlőgép szintén Csermely saját készítménye. Kiszolgált autó alváz, melynek a hátsókerekére rá van szerelve az egész csörlőszerkezet. Meglepően egyszerű és nagyszerüen bevált dolog. A motor megindul, a kötél feszül és a gépünk már emelkedik is. Kezdő ül benne. Lélekzetfojtott feszült figyelemmel néz mindenki a magasba, ahol nemes formájával, szép siluettet képezve, tapad a gép a levegőbe. Az oktató int zászlójával, a kötél kikapcsolódik, a növendék fordul, leír egy kört és simán leszáll.

Megkönnyebbülve beszélgetünk tovább. A növendékek javarésze munkásifjú, akik egész héten át üzemekben dolgoznak, így az iskola csak szombat, vasárnaponként folyik mostanában. Nyáron, mikor több a szabadság, volt egy hathetes táborozás, mikor víg élet folyt itten.

A tanteremben, mely ilyenkor kaszinónak szolgál, ott van egy billiárd asztal, melynél mindenki kedvére szórakozhatik. Petroleumvilágítás mellett, folynak a bridge csaták, a hálóteremből áthallatszik a fiatalság víg nevetése és a szájharmonika mestere állandóan beleszól a rádióhirek hangjaiba.

Közbe visszatérünk újra a főépülethez és Csermelyné megmutatja az ő birodalmát. Elragadtatással nézzük a primitiv eszközökkel lakályossá és kényelmessé tett vendégszobákat. Mindegyikben két ágy, szekrény, tükör, polc, minden szükségesre gondolt az előrelátó berendező. Minden szobában más-más mintájú kartonfüggöny és terítő széppé varázsolják a primitiv deszkákat. A falakon a képek megismertetnek a látogatóval epizódokat a repülés ama korszakából, melyek bátran gyermekkorinak nevezhetők. Kicsit távolabb, az akácoson végig haladva, megnézzük a konyhát is, ahol a nagyszerű ennivaló készül, melyben napi 2.50-ért részesülhetnek az ittlévők, háromszori étkezés mellett.

Vége a repülésnek, eljöttek az urak is, elkalauzolnak a hangárba.

A hangár szintén deszkából készült építmény. Elkomolyodunk annak a hatása alatt, amit itt látunk. Gyönyörű rendben sorakoznak a gépek egymás mellett. Vöcsök és Zögling tipisuak vannak képviselve. Az egyik itt készült. Egy fiú dolgozott rajta hosszú időn keresztül, a tulajdonos irányítása mellett. A gép állandó használatban van és nagyszerüen működik.

Belépünk a hangár mellett lévő műhelybe, mely egészen komoly munkahely benyomását kelti. Nem csoda, hiszen vasszorgalommal egy ifjú két keze munkájának sikerült olyat szerkeszteni, mely a mindenható természet nagy művészetével felvehette a harcot és győzött, mert felülkerekedett, a levegőbe emelkedett.

Kedves házigazdáink könnyen vesznek rá, hogy a rögtönzött vacsorát fogyasszunk el velük és a pompás kolbászos rántotta mellett hallgatjuk a régi idők meséit, mikor a repülést még csak egynéhány fanatikus ember képviselte, akik idejüket, pénzüket és életüket nem kímélve, Rákoson, az első szárnypróbálkozásokkal a mai repülés alapköveit rakták le hazánkban.

Az öreg hold is, mintha különös örömmel ezüstözné be a tájat annak láttára, hogy a kitartó lelkesedés milyen eredményeket tud termelni. Az egész héten különböző üzemekben robotoló ifjúság részére, testben-lélekben felüdülést jelent ez a hétvégi kirándulás, amikor tökéletes katonás fegyelem mellett mindenki által elérhető pénzösszegért a repülés alapelveit elsajátíthatják és így játszva hatolnak be abba a tudományba, mely ma minden ifjú vágya.

A cserkészrepülők jelentik:

Julius, augusztus havi felszállások száma 4297. A két hónap alatt repült idő 69 óra 30 p 56 mp s összesen 96 »A« és 25 »B« vizsgát tettek a növendékek.



† *Martinovics Béla rajza.*





Képek a Tudományegyetemi Sportrepülő Egyesület tábori életéből.

Végetért a Tudományegyetemi Sportrepülő Egyesület tábora

Augusztus elsején tábort bontottak a Tudományegyetemi Sportrepülők.

A pipishegyi terep erdőszélén fekvő hangárjával és lakóépületével ma már a legnagyobb kényelmet nyujtja táborozók részére. A Tudományegyetemiek huszonnyolc növendéke hat hétig élvezte e nagyszerű terepnek sokoldalú előnyeit, úgy sportrepülés, mint nyaralás szempontjából. A Mátra kitünő levegője meg is hozta az eredményt. Nagyban hozzájárult az eredményhez az is, hogy 2 Zögling és 1 Vöcsök gépükön kívül saját jól felszerelt javitóműhelyükkel és konyhájukkal vonultak fel, úgy hogy a tábor sima lebonyolításának semmi akadálya nem volt. Feltünő volt a nagy kényelemmel berendezett táborban a fiúk még nagyobb fegyelmet tanusító magaviselete, mely nemcsak az üzemek lebonyolításában nyilvánult meg, hanem az egész tábor-életben tapasztalható volt.

Napi beosztásuk a reggeli öt órai ébresztővel kezdődött, melyet a szobák rendbehozatala után egy kb. 300 méternyire csörgedező patakban történt fürdés követett. A jó friss patakvíz azután még nagyobb erőt és kitartást adott a fiúknak az egész napi üzemhez, mely bizony a legnagyobb kánikulában folyt le. Repülés közben a repülőterepre kiszállítva kapták a fiúk a reggelijüket. A munka megkönnyítése végett a vezetőség lovat bérelt. Az üzemeket nagy közszeretetnek örvendő *Guelminó László* tartotta. A napi üzemeket megszakította a déli három és fél órás üzemszünet, mely idő alatt a növendékek fürdéssel, pihenéssel és 1 órakor egy jó ebéddel igyekeztek erőt gyűjteni a délutáni üzemfolytatásra, amely beesteledésig tartott. Utána következett gépápolás, műhelytakarítás, majd sorakozó, parancshirdetés, amikor is az oktató kijelölte a következő napra a napost, hangár-gép és startügyeletest. A sorakozót követte vacsora, vacsora után a társaság kedélyesen megtárgyalta a napi eseményeket, de váratlanul, kilenc órakor elhangzott a takarodó. Nem is kellett ezután senkit sem álomba ringatni. A sok kedélyességgel és vidám hangulatban telt napi komoly, fáradságos munka hamar elnyomta a fiúk legélénkebbjét is.

Természetesen szórakozásokról is gondoskodás történt.

Siamika repülni tanul

Feketekepű, alacsony, tömzsi fiatalember jelentkezett néhány héttel ezelőtt a Műegyetemi Sportrepülőegyesület vezetőségénél. Meghajolt és francia, majd angol nyelven elmondotta, hogy egyenesen Kairóból jött Budapestre azzal a tervvel, hogy itt megtanul — repülni.

— A nevem — mondotta — *Emile Siamika,* a kairói bíróságnál vagyok tisztviselő. A Kairói Aero Club vitorlázó csoportjánál B. vizsgát szereztem már és nagyon szeretném megtanulni a motorosrepülést.

Kiderült, hogy a magyar repülés kairói nagykövete, *Almássy László gróf* biztatta fel a fiatalembert, akinek nem is kellett nagy biztatás.

— *Taher* pasa Budapesten vásárolta az M. 22-őt, ezt a nagyteljesítményű vitorlázógépet. Amikor *Faruk* király is Budapesten vásárolt két motorosgépet, érdeklődni kezdtem a magyar sportrepülés iránt. Ha ilyen nagyszerű gépeket tudnak szerkeszteni és építeni, akkor itt *jól tudhatnak repülni is. Uraim, ez a magyarázata annak, hogy Budapestre jöttem tanulni...*



Siamika oktatójával, Békássy Vilmossal.

Nap mint nap kora reggeltől késő estig volt kint a budaőrsi repülőtéren *Siamika* szorgalmasan repülte az iskolaköröket a jó, öreg *HA-RIS*-sal, amelyen több pilótanemzedék sajátította már el a motorosrepülés tudományát.

Néhány nappal ezelőtt alig nyolcvan felszállás után egyedülrepülésre engedték a kairói növendéket.

— *Go on!*

»*Vollgázt*« adott, simán, egyenletesen startolt és a fordulói is jól sikerültek. A leszállásnál azonban kijárt neki még egy kis segítő drukkolás. Méltán, mert a mérsékelt égövi talajjal kissé haragban volt eleinte. Az Istennek sem húzta hasra a kniplit, alaposan kilebegtette, majd földhözkoccantotta a gépet.

Siamikát az első három egyedülszálló iskolakör után alaposan lekapták a tíz körméről a Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap pilótanövendékei, *a kairói minden megcsapásnál egyre boldogabb lett.*

Az egészben azonban mégis ez a legérdekesebb:

Amint a nemzetközi bonyodalmak beálltak és egymásután zárultak le a határok a külföldiek előtt, Simaikát figyelmeztették, hogy nálunk ugyan semmi baj nem éri, de jó lesz, ha idejében csomagol és hazaindul övéihez, míg lehet. Másnap, harmadnap, meg azután is *zavartalanul megjelent Budaőrsön.*

— Összecsomagoltam — mondja, — menetkész vagyok bármelyik percben. *De addig nem megyek, míg meg nem tanultam repülni.*

Szerte a világon minden külföldi hazafelé igyekezett, *egyes egyedül ő maradt távol hazájától.* Az is igaz viszont, hogy — nálunk jó helyen maradt.



FIAT FL. 3. kétüléses iskola- és sportgép

60 lóerős motorral óránkénti sebessége 150—160 km/óra. Utazósebessége 135 km/óra. Repülősúlya 526 kg.

Egy olasz hárommotoros világrekordja

57 óra 32 perces repülés alatt 11.937 km-t repült egyik olasz forgalmi géptipus, 236'970 km/óra átlagsebességgel s ezzel a repüléssel ebben a kategóriában világrekordot állított fel. A gép személyzete *Angello Tondi* alezredes, *Roberto Dagassó* százados és kisérőik *F. Vignoli* és *A. Stagnioli.*



Nalle tábornok fogadja a nagyszerű teljesítmény után a gép személyzetét Guidonia repülőterén.

Székesfehérvári modelezők a Hármashatárhegyen



A székesfehérváriak gépparkja.
(Jánosy felv.)



A székesfehérvári modelezők csoportja a vezetőkkel.
(Jánosy felv.)

A nyár folyamán a székesfehérvári repülőtér modelezői is megjelentek hatalmas teherautóra rakva, *Zelman András* és *Székely László* vezetésével a Hármashatárhegyen.

A *Magyar Aero Szövetség* modelező szakosztálya részéről *Tatarek Béla* és lapunk főszerkesztője, *Jánosy István* voltak fent a hegyen s a székesfehérvári vezetők közreműködésével megrendezték nagyszerű háziversenyüket az időjárási körülményekhez képest elég szép eredménnyel.

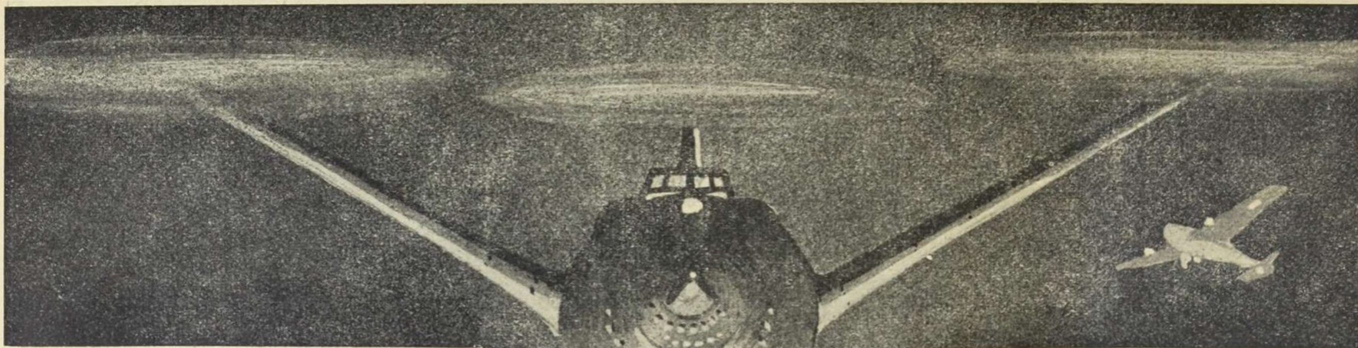
32 nevezés történt s 86 startot bonyolítottak le kisebb-nagyobb sikerrel. A szél néha 6—8 méteres is volt s egy alkalommal a zuhany veszélye is fenyegette a résztvevőket, de a bátor gárda s a jól megépített gépek is kitartottak.

A háziverseny 1. díját 3 p 59 mp idejével *Meszetler György* (Bpest) vitte el. A 2. díjat 2 p 5 mp idejével *Bániczky Gyula* (Székesfehérvár) nyerte. A harmadik *Borbély György* (Székesfehérvár) volt 1 p 10 mp idővel.

A díjakat a Magyar Aero Szövetség utólag küldte el a nyerteseknek azzal a jókívánsággal, hogy az országos versenyeken több eredményt és szebb díjak birtokába jussanak.



A zsüri jókedvvel végzi munkáját.
(Jánosy felv.)



A LEVEGŐ CÉZÁRJA

Fantasztikus regény

Irta: CSÁSZÁR GÉZA

(Folytatás) *(6)*

V. FEJEZET.

Az Angol Legfelsőbb Titkos Tanács valamennyi tagja a »Pax« fedélzetéről megszemlél egy diadalmas, de vértelen ütközetet.

Az ismeretlen motor halk zsongása, mint illatár permetezett át a »Pax« dísztermének levegőjén. James C. Cartwright, az angol motoripar büszkesége, a világhírű feltaláló kissé sápadt arccal és összehunyorított szemmel figyelt, hogy valamiképpen el ne árulja, nem is a szemei, csak a fülei igyekeznek meglesni a titok nyitját. És szeme bánatos pillantása két szót szomorkodott lord Beaconsfield bágyadt tekintete felé:

— Nem értem...

A keskeny, acélvázas, kényelmes fotőjökben tizenketten ültek. A Legfelsőbb Titkos Tanács elnöke, lord Beaconsfield, két angol miniszter, az Angol Mérnöki Kamara büszkesége: James C. Cartwright, egy feketeruhás, vörösre cserzett arcú gentleman, az Intelligence Service-hez állandó szolgálatra beosztott tábornok s egy mindenképpen szótlan, majdnem szomorútekintetű szürkeruhás úr, aki magas társadalmi állás birtokosa lehetett, mert egy véletlen pillantására lord Beaconsfield korát és temperamentumát meghazudtoló fürgeséggel ugrott fel s szinte sóhajtva ejtette ki:

— Sir...

A sápadtarcú gentleman fáradt kézlegyintéssel ültette vissza székére a Legfelsőbb Titkos Tanács nagyhatalmú elnökét, majd kérdő tekintettel fordult a fehérruhás idegen, a »Pax« parancsnoka felé. Hangja halk volt, előkelő és finoman kiegyensúlyozott:

— Uram, miről óhajt Ön meggyőzni bennünket?

Megvesztegetően kedves mosoly kíséretében hangzott a válasz:

— Hálám és köszönetem Beaconsfield lordé, aki abban a kitüntető szerencsében részesített, hogy vendégül láthatom az urakat a »Pax« fedélzetén...

— Az ördög az ejtőernyőit! — mordult közbe váratlanul a nemzetvédelmi miniszter, de lord Beaconsfield száraz hangja félbeszakította:

— Kitünő ejtőernyők voltak és Önnek inkább a Tower lövészei iránt kellene hálát éreznie. Köszönje meg nekik, hogy nem találták el az ejtőernyőket s hogy nem lyukasztották ki a szmokingját...

A parancsnok hűvös hangja pillanatok alatt levezette a levegő feszültségét:

— Én megadom a magyarázatát. London felett egy ártalmatlan gázzal telítettük meg a levegőt. Az urak leszállása előtt...

James C. Cartwright agyában azonnal derengeni kezdett valami:

— Megrontották a célzási lehetőségeket! — kiáltott közbe olyan hevességgel, hogy lord Beaconsfield megbotránkozva tekintett rá.

A parancsnok bólintott:

— Valóban ez történt. A lövedékek kétezer méterrel az ernyők alatt robbantak. Senkinek az életét nem óhajtottam kockára tenni. Mi vértelen háborút viszünk és én azért kértem az urakat a »Pax« fedélzetére, hogy bebizonyítsam: lehet győzni Kitchener lord metódusainak alkalmazása nélkül is.

Lord Beaconsfield a parancsnokra nézett. A hangja kissé tétovázott:

— Ön becsületszavát adta, hogy valamennyien sértetlenül kerülünk vissza...

A »Pax« parancsnoka elnézően mosolygott:

— Igen, a becsületszavamat adtam és hiszem, hogy Önnek ebben a pillanatban semmi kételye sincs. A fair play-t Önök találták ki, de mi alkalmazzuk.

A terem üvegpadlója alatt elmosódó gyorsasággal futott a táj. Szürke ködtömeg homálylott alattuk. Jobbról és balról rozsdás szinek szegélyezték a halványan kirajzolódó tájat.

— A La Manche fölött vagyunk, uraim! — magyarázta a parancsnok. — Tizenkétezer méter magasságban.

A bejelentést halotti csend fogadta, csupán az angol mérnöki tudomány büszkesége hallatott egy meglepett kiáltást:

— Tizenkétezer méter magasságban?!

— Pontosan.

— De hiszen innen már semmit sem látnak!

— Téved. Ez az üveglap egy egészen sajátos tükörszerkezet.

Kis fogantyúhoz nyúlt. Mozdulatát nyugtalan tekintettel követték, mikor valaki felkiáltott:

— Zuhanunk!

A parancsnok hűvösen mosolygott:

— Nem zuhanunk, mindössze a csatorna jött közelebb. A távolság most már csak hatezer méter... most már csak négyszáz... most már...

Lord Beaconsfield halálsápadtan meredt a négyzetméternyi s finom, fekete szálakkal keresztezett üveglapra:

— Az »Empress of Britain«!

A parancsnok nyugodt arcán izom se rezdült:

— Ez a hajó Anglia büszkesége. Nem értem ugyan, mit keres a csatornán, hiszen tegnap még Portsmouthban volt...

— Eladtuk Franciaországnak — nyöszörgött a csendbe a légvédelmi miniszter hangja, amely aggodalommal tette fel a kérdést:

— Elpusztítja?

— Nem vagyunk pogányok. De megmutatok Önöknek valamit.

Ujabb kérdés riadt a beszélgetésbe:

— A hajóról látnak bennünket?

— Nem látnak és nem is láthatnak. Sajátos ködfejlesztő készülékeink, amelyek a levegő fénytörésének eddig ismert szabályain messze túlmenő felfedezéseket értékesitettek, bármilyen magasságban láthatatlanná tesznek bennünket. Mi azonban annál jobban látunk. A »Pax«, ha úgy tetszik, az első kéményre ejti le a bombát, ha tetszik a tatra, vagy a harmadik kéményre, esetleg a parancsnok fejére. Tőlünk függ...

A szürkeruhás, sápadt, előkelő arcú gentleman halk kérdése röpenpt át most a szobán:

— Képes volna rá?

A parancsnok arcáról ebben a pillanatban eltünt a mosoly. Arca szoborrá merevedett és keményvonalú ajkairól majdnem szikrázva pattogtak le a szavak:

— Kitchener lord is sok mindenre volt képes. Ön bizonynyal nem egy kegyetlen ember, hanem egy angol hazafi emlékét tiszteli benne. Pedig ő csak hódításra indult a világ első impériumának megbízásából, míg mi azt akarjuk visszakapni, ami ezer évig a mienk volt s amit századok véres harcain át tartottunk meg, hogy elveszítsük a hitványság és aljasság árulásán és konspirációin.

A szürkeruhás gentleman lehajtotta a fejét:

— Megértem Önt és most már hiszem, hogy más népben is élhet a nemzeti nagyságnak az a tudata, amely nem az ország lélekszámától, hanem történelmi feladatok nagyságától függ.

A parancsnok meghajolt:

— Igy van, Sir.

— Ön tudja, ki vagyok?

A csend remegve feszült az acélszobára és lord Beaconsfielddel együtt tizenkét nyugtalan tekintet várta a választ, amely nyugodtan és mélyen zengőn hangzott:

— Nem tudom.

Mosoly bujkált a szürkeruhás gentleman ajkain, amikor a parancsnok felé nyujtotta a kezét:

— Ön magyar?

— Igen.

— Ha a többi is...

— A többi is. Európa legzseniálisabb fajtája vagyunk, de ki tud szentjeinkről, tudósainkról, alkotmányunkról, gigászi harcainkról ezer esztendő alatt, az európai keresztény civilizáció érdekében? Senki! Mi megmentettük Európát, amely elpusztított bennünket. De mi harcolni fogunk! Harcolni fogunk olyan fegyverekkel, amelyekhez hasonlókkal a világ egyetlen népe sem rendelkezik! És győzni fogunk az egész ellenseges világ felett, nem azért, hogy az erő jogán az uralkodásra, az elnyomásra és a kizsákmányolásra szerezzünk jogcimeket, győzni fogunk nem azért, hogy igába törjünk millió és millió rabszolgát, hanem hogy egy barbár járom alól felszabadítsuk a gályapadok mellé láncolt rab magyarokat!

Lord Beaconsfield arca hideggé merevedett, vértelen ajkai mögött a hideg, számító és fölényes gúny bujkált. A szürkeruhás gentleman szeme kiismerhetetlen tekintettel meredt a semmibe és a tizenkét angol gentleman agyán átcikkáztak a business örök és változhatatlan törvényei, szemben azok fanatizmusával, akik a méregpoháron, akasztófán, börtönön és meggyalázáson keresztül is csak a szeretet krisztusi parancsának jegyében szolgálták a földön élő embermilliók jobb és boldogabb életének lehetőségeit.

Egy kemény és fanatikus férfi állott a londoni City kereskedőszellemével szemben, a lelkesedés az óvatossággal, a szabadságszeretet a rabszolgatartó ösztönnel, a tiszta életszemlélet a rideg materializmussal szemben. A szellem az az anyaggal szemben.

A parancsnok elhallgatott. Szemében kialudt a tűz, s pillantása most már nyugodtan fordult James C. Cartwright felé, aki egy hosszú másodperc után megkérdezte:

— Eltalálhatnák ilyen magasságból bombái azt a hajót?

A parancsnok arcán végigvágott az indulat és rámutatott a padló üvegtábláira:

— Nézze!

A hajótól 30 méternyire óriási gejzír szökött az égnek.

— Eltalálta! — sikoltott Cartwright hangja.

— Figyeljen! — csattant fel újra a parancsnok figyelmeztetése s tizenkét riadt szempár meredt az üvegen lejátszódó filmcsodára. Most az »Empress of Britain« másik oldalán szökött fel a gejzír s mint harangkongás, zengett a parancsnok hangja:

— Egy bomba húsz méterrel a hajó mögé, egy eléje!

Két újabb gejzír szökött fel a büszke óceánjárótól húsz méternyire. James C. Cartwright sápadtan hallgatott.

A parancsnok arcán kissé felmelegedett a rideg elszántság, amikor megkérdezte:

— Melyik kéményre ejtsem az ötödik bombát? Egy bomba súlya pontosan 10.000 kilogramm.

Négyen is állottak fel egyszerre. Lord Beaconsfield halálsápadtan állott a parancsnok elé:

— Ön ezt nem fogja megtenni! — kiáltott felindultan.

A parancsnok szeme szikrázott:

— Ön megtenné?

— Mi többet védünk! Anglia fél világ...

Még ki sem mondta, amikor a »Pax« parancsnoka már előtte állott. Tekintete szinte keresztülfúrta a Legfelsőbb Titkos Tanács elnökének hajlott alakját. Aztán csak ennyit mondott:

— Igaza van! Anglia fél világ. És Magyarország nekünk az egész világ!

Hangja most az előtte álló mikrofonba csattant:

— Maximális sebesség! Délkelet! Hetes—kilences vonal! Irány Gibraltár!

A szürkeruhás, elkínzott arcú gentleman, aki előtt megkülönböztetett tisztelettel hajolt meg a Legfelsőbb Titkos Tanács nagyhatalmú elnöke, a padló üvegtábláját figyelte, amelyen szürke, felismerhetetlen gomolyagban rohant ismeretlen tájak képe. James C. Cartwright szeméből kialudt a fény, amikor tekintete a sebességmérő mutatójára meredt.

A sebességmérő négyezerkilométeres óránkénti sebességet mutatott.

(Folytatása következik.)

AERO KÖR

Irhatta volna ARANY JÁNOS

Este van, este van a repülőtéren,
Feketén bólingat szélzsák a sötétben.
Zúg az éji járat, lódul a parlagnak,
Gurul egy darabig, azután elhallgat.
Mintha lába kelne valamennyi rögnek,
Nagy benzines hordók szanaszét görögnek.
Csapong egy kis sportgép, a hangárt sodorván,
Feldördül egy motor, túl van már a próbán.

A téren fehérlik, szárnya egy Bückernek,
A gép-ápoló épp az imént mosta meg.
Csendesen kelepel, igen jámbor fajta,
Pedig a szerelő nagyot lódít rajta.
Ballag egy pilóta, gépet mosni restel,
Óvakodva lépked, jobbra-balra nézdel.
Meg-megáll, körülnéz, most kapja hirtelen,
Egy iramodással a hangárban terem.

Nyitva áll az ajtó: a villanynak fénye,
Hivogatón süt ki a repülőtérre.
Ajtó előtt guggol egy fáradt pilóta,
Térdére az öklét, erre állát tólta.
Bent egy szorgos bajtárs elszűri a benzint,
Kellemes szagától egyet-kettőt köhhint.
Aztán elvegyül a »flieger« társaságba,
Mert ő a fődumás, ezt mindenki meglássa.

Két-három repülő ernyőt vizsgál éppen,
Nincs-e komoly hiba, figyelik erősen.
Nézik a közepét, nézik aztán szélen,
Hajtogatás híjja, repülőnap lészen.
Odább a többiek vidáman leülnek,
Hajmeresztő légi kalandot mesélnek.
Erre jónéhányan felhúzzák lábukat,
Dühbe gurítja ez a mesemondókat.

(Voltunk már eleget itt benn a hangárba',
Nézzünk be most már a pilóta lakásba.)

*

A legkisebb fiú kenyeret kér s majszol,
Nagy darab papírra modeleket rajzol.
Olvas a nagyobbik, nem ügyelve másra,
Ebből pilóta lesz, akárki meglássa.

Égnek a lelkében a repülő vágyak,
Mindig a kezében van a »Magyar Szárnyak«.
Rajongással nézi a gépmadarakat,
Effélét csinálni maga is próbálgat.

Csikordul az ajtó, betevé a gazda,
Táskáját, csomagját egy székre lerakja.
Kutat az apró nép, örülne, ha benne
Egy kis vékony lécet, vagy egy modelt lelne.
A pilóta papa kibontja csomagját,
A papírból model dugja ki a szárnyát.
Lesz öröm, aludni sem tudnak az éjjel,
Kenik a gumiját finom glicerinnel.

A gazda pedig mond egy szíves jóestét,
Leül, hogy nyugossza eltörődött testét.
A nagy párnás székben hátradőlve hever,
Nem nyomja a vállát ernyő és heveder.
Míg átadja magát édes pihenésnek,
Csemetéi hozzá száz kérdést intéznek:
— Turbulenc-Cumulus, túlhúzott forduló,
Mondd csak édes apa, giroszkóp mire jó?

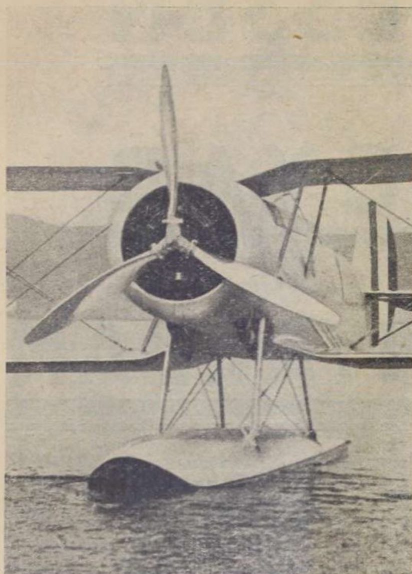
Felvilágosítja fiacskáit szépen
És gondolván egyet, kutat a zsebében.
Azután megkérdi: nos, mit hoztam nektek?
(De csak akkor, hogyha jó repülők lesztek.)
Csinálhattok ebből olyan modeleket,
Mellyel minden versenyt könnyen megnyerhettek.
Repülő ábécé, tudjátok-e most mán,
Számotokra írta ezt Jánosy István.

Este van, este van, csak csillár világít,
Szivar hunyorgatja hamvas szempilláit.
A gyermek is álmos, egy már alszik szépen,
Félrebillent fejjel, model az ölében.
A rádió még szól s a végén bemondja,
Szép idő várható a holnapi napra.
Aztán kikapcsolván azt is csendre intik,
Arany János után így írta át DENNIK.

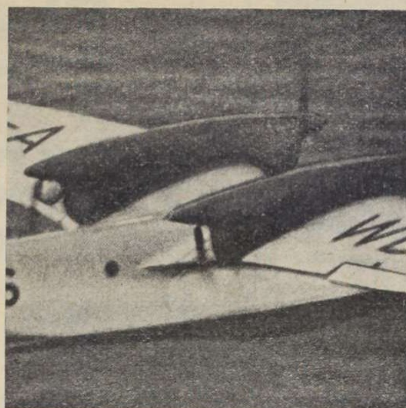


KÉPREJTVÉNYEK

A megfejtések beküldésének határideje 1939. október hó 18.



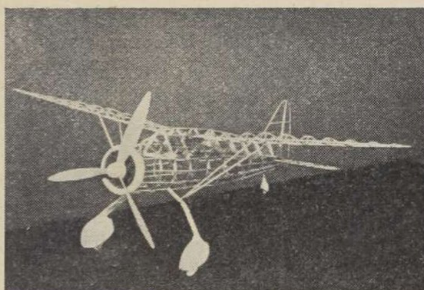
15. sz. K. rejtvény.



16. sz. K. rejtvény.

Nyíregyházi modelezők munkája





Vidéki modelezőink munkáját mutatjuk be a fenti képen. A kis gép a hires angol távolfelderítőnek a Westland »Lysander«-nek hű mása. Közel 100 métert repült. Építője Albert Béla gépészmérnök hallgató.



Repülő induló

Jönnek a repülők
Dübörög a lég!
Rohannak vad felhők
Mosolyog az ég!

Húznak büszke rajok
Az ellenség felé,
Harcos kevély sasok
A győzelem elé!

Rajta hát repülők,
Zengjen a nóta, dal!
Előre magyar erők
S miénk a diadal!

R. Rónay Magda

Dijakat nyertek

ajándékát nyerték: Szabó Lajos, Ózd és Nagy András, Budapest.

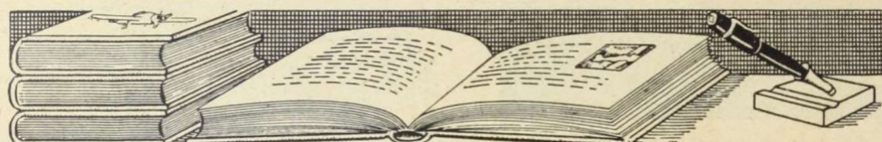
ajándékát, 4 doboz cigarettahüvelyt nyerte: Györffy Károly, Budapest.

ajándékát, egy szines aquarell kivitelű fényképet nyert: Hannibal Ilona, Bpest.

ajándékát, 2 drb szappant nyert: Asztalos Lajos, Pécs.



† Martinovics Béla rajza.



KÖNYVISMERTETÉS

Miall Stephen és Miall Laurenze Mackenzie: »Anyag és élet«. Fordította: Eperjessy György. A kémiának ma már olyan központi jelentősége van az összes természettudományokban, hogy a kémiai alapismereteket egyetlen művelt ember sem nélkülözheti többé. A természettudományok többi részei napról-napra szorosabban fonódnak össze a kémiával. Ebből a széles látószögből mutatja be a kémia legérdekesebb eredményeit a Természettudományi Könyvkiadóvállalatnak ez a legújabb kötete. Felöleli úgy a szerves, mint a szervetlen kémia legidőszerübb kérdéseit. A legújabb kutatások alapján könnyen érthető, világos és nagyon élvezetes modorban betekintést nyujt az anyag szerkezetébe, fogalmat ad az atomrombolás kérdésének mai állásáról; a villamos jelenségek hátteréről, fellebbenti a leplet a kristályok számos titkáról, bőven foglalkozik a katalizis meglepő és legújabban oly fontosnak mutatkozó jelenségkörével, a fémek és ötvözetek sajátságaival, az égés és robbanás jelenségével. Tárgyalja a szerves kémia néhány leglenyügözőbb kérdését, saját szervezetünk és életünk kémiai alapjait. Olvasunk a cukrok, a keményítők és a cellulóze kémiájáról. Ezután következik a könyvnek sokak számára talán leglebilincselőbb része: az élet kémiája. A lélekzés és emésztés folyamatáról, a vitaminokról, a növények növekedéséről és táplálkozásáról, a levelek és virágok szinéről megkapóan érdekes fejezetek szólnak. Mindezt betetőzi az örökléstan kémiájáról szóló világos és mindenkit érdeklő fejtegetés.

A munkát rendkívül gazdag képanyag és 32 műmelléklet kiséri. A pompás könyv a Királyi Magyar Egyetemi Nyomda kiállításában jelent meg.



SZERKESZTŐI ÜZENETEK

Kozáry Vilmos, Pestszentlőrinc. Kérésével forduljon a Magyar Aero Szövetséghez (Budapest, Vigadó-u. 2.).

Ivándy Iván, Pécs. A kért képeket a hónap közepéig föltétlen visszaküldjük. Üdv.

Wagner Ervin, Nagysurány. Címekkel a legnagyobb sajnálatunkra nem szolgálhatunk.

Küllős Gábor, Békéscsaba. Cikkének sorsáról a szerkesztőbizottság dönt. Idejében értesítjük.

Előfizetőink karácsonyi ajándékot kapnak

Szerkesztésért és kiadásért felel:
Jánosy István főszerkesztő.

E. T. A Kalász Könyvkiadó Rt. nyomdája V., Kádár-utca 5. sz. Telefon: 12-13-31.
Felelős vezető: Elbert A.



ADAKOZZÉK A
HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAPRA
Adományok befizethetők
65.080. sz. postatakarékcsekkszámlára